Deutschösterreich und die Zukunft von Triest

Denkschrift von Max Schloß

Digitized by the Internet Archive
in 2010 with funding from
Boston Library Consortium Member Libraries

http://www.archive.org/details/deutschsterrei00schl

Deutschösterreich und die Zukunft von Triest

Denkschrift von Max Schloß

Wien 1919

Verlag von „Danzer's Armee-Zeitung", Wien

Storage
377

Beiheft I zu „Danzer's Armee-Zeitung" 1919, Nr. 15

Von demselben Autor sind bereits erschienen:

Oesterreich-Ungarns Macht zur See.

Verlag Grefe & Tidemann, Hamburg 1908.

Die Wahrheit über die neuen österreichisch-ungarischen Schlachtschiffe.

Verlag Grefe & Tidemann, Hamburg 1909.

Wem sind die österreichisch-ungarischen Seeinteressen anvertraut?

Ein offener Brief an Se. Exzellenz den Marinekommandanten Grafen Montecuccoli.

Verlag Karl Konecken, Wien 1909.

Die durch das Flottengesetz zu bestimmende Sollstärke unserer Kriegsmarine.

Entwurf und Motivenbericht zum Flottengesetz.

Verlag Industrie, Wien 1912.

Der Jammer unserer Seemacht.

Die militärische, politische und wirtschaftliche Grundlage zum langfristigen Flottengesetz.

Verlag Roller & Co., Wien 1913.

Italien und wir.

Verlag Roller & Co., Wien 1915.

Mehr denn je gilt heute der Spruch, den der berühmte deutsche Nationalökonom Friedrich List im Jahre 1843 getan:

„Das Meer ist die Heerstraße des Erdballes, der Paradeplatz der Nationen, der Tummelplatz der Kraft und des Unternehmungsgeistes für alle Völker, die Wiege ihrer Freiheit. Wer an der See keinen Teil hat, der ist ausgeschlossen von den guten Dingen und Ehren der Welt. Eine Nation ohne Schiffahrt ist ein Vogel ohne Flügel, ein Fisch ohne Flossen, ein zahnloser Löwe, ein Ritter mit hölzernem Schwert, ein Helot der Menschen. Die Flagge ist die Krone auf dem Haupt der Nation!"

Deutschösterreich steht nun vor der Gefahr, das Meer und den Weg zu demselben zu verlieren, d. h. es wird zu jenem Schicksal verdammt sein, das der große deutsche Gelehrte mit so beredten Worten schildert, wenn es uns nicht durch Ralliierung der Bevölkerung rechtzeitig gelingt, einen Hafen und eine freie Straße nach demselben für uns in der Friedenskonferenz durchzusetzen.

Dieser Hafen kann und darf bloß Triest sein. Den Beweis hiefür zu erbringen, würde hier zu weit führen.

Es ist nun die Aufgabe der deutschösterreichischen Regierung, solche Politik mit aller Energie und Schärfe zu verfolgen, die uns den Weg ans Meer über uns nicht feindlich gesinnte Landgebiete ermöglicht, uns den Hafenplatz Triest zur unbeschränkten Benützung verschafft, uns sichert vor dem Verlust unseres eigenen Frachtraumes, uns erlaubt, eine eigene nationale Handelsmarine zu besitzen und eine derartige Organisierung der die frühere Monarchie bewohnenden Völker anbahnt, so daß auf diesem Wege wir nach Ablauf einer gewissen Zeit in den Besitz unserer früheren Handels- und Kriegsmarine gelangen.

Aus diesen Notwendigkeiten ergeben sich für die deutschösterreichische Regierung vier Ziele:

Diese letzteren bestehen aus folgenden Punkten:

1. Triest muß internationaler Freihafen werden und volle politische Freiheit und wirtschaftliche Unabhängigkeit genießen.

2. Deutschösterreich muß danach streben, die Tonnage der früheren österreichischen Handelsmarine für seinen eigenen Gebrauch in seinem Besitz zu behalten und diesen Frachtraum jederzeit vergrößern zu dürfen.

3. Unser Frachtraum hat unter unserer eigenen nationalen Flagge zu fahren und ist die Anerkennung dieser Flagge durch die übrigen Staaten der Welt anzustreben.

4. Als Heimathafen hat Triest zu gelten, wo auch der Sitz unserer Schiffahrtsgesellschaften zu sein hat und wo wir auch unsere eigenen Werften besitzen dürfen.

Obwohl diese vier Ziele schon für sich sprechen, soll dennoch hier eine eingehende Begründung der Notwendigkeit des Anstrebens dieser genannten vier Ziele dargelegt werden:

Jeder Staat, ob klein oder groß, benötigt einen eigenen Seehafen, der die See-Aus- und -Einfuhr des betreffenden Landes vermittelt. Gerade der soeben beendigte Krieg bildet den besten Beweis für diese Tatsache, denn seine Entstehung ist neben anderen Gründen hauptsächlich auch darauf zurückzuführen, daß Serbien von der See abgeschnitten war. Diesen Weg ans Meer zu erkämpfen, bildet einen der Hauptgründe, die Serbien zum Kriege getrieben hat.

Als Hafen für Deutschösterreich kommt einzig und allein Triest in Betracht, da diese Stadt ihre Entwicklung als See-Emporium der einstigen Monarchie, ihren Ausbau als Zentralhafen derselben und ihre Bedeutung im Mittelmeere und unter den übrigen Seestädten der Welt zum größten Teil den Bestrebungen und dem Wirken des heutigen Deutschösterreichs zu verdanken hat. Hiezu kommt noch, daß Triest infolge der großartigen Hafenbauten, die in den letzten Jahrzehnten errichtet worden sind, sowohl in navigatorischer wie in wirtschaftlicher Hinsicht vollkommen selbst den höchsten Ansprüchen genügt.

Aber alle großartigen Investitionen und die vielen Millionen, die überhaupt von seiten des früheren Oesterreichs sowohl für Triest und seinen Hafen, wie auch für seine zweite Eisenbahnverbindung in so freigebiger Weise ausgegeben worden sind, wären vollkommen fruchtlos und vergebens investiert worden, wenn Triest dauernd unter italienische Herrschaft käme.

Denn, wie die politischen und wirtschaftlichen Kämpfe, die sich in Italien im letzten Jahrzehnt um die Rivalität der drei Häfen Genua, Neapel und Venedig und um den Ausbau jedes einzelnen dieser Häfen abgespielt haben, gezeigt haben, werden die drei

genannten Plätze niemals dulden, daß Triest eine größere Bedeutung erlange. Ja, die Dinge in Italien liegen derart, daß die beiden großen Häfen an der Westküste den Ausbau des Hafens von Venedig nicht duldeten, obwohl dieser durch Versandung schwere Schäden aufweist. Hiezu kommt noch, daß die Häfen Genua und Neapel für die an sie bisherr herangetretenen und in Zukunft an sie herantretenden Aufgaben schon längst nicht mehr genügen, weil, sowohl die Kaianlagen, wie auch der den Schiffen zur Verfügung stehende Operationsraum zu geringfügig sind. Es ist ja bekannt, daß z. B. in Genua zu löschende und zu ladende Schiffe viele Tage, ja mehrere Wochen lang auf der Reede warten mußten, bevor sie an den Kai herankommen konnten. Zeitverlust, Zinsenverluste, schwere Liegegebühren und Verteuerung der Waren bilden die Folgen dieser Zustände. Ebenso bekannt sind die Klagen wegen der Mangelhaftigkeit und der Enge des neapolitanischen Hafens. Bei der Tatsache, daß der italienische Seehandel zum überwiegenden Teile über die Westhäfen geht, besteht das Streben der beiden großen Seestädte Genua und Neapel darin, daß vor allem ihre eigenen Häfen ausgebaut werden, um den an sie gerichteten Verkehrsbedürfnissen gerecht zu werden. Die genannten beiden Seeplätze konnten in wirkungsvoller Weise auf die Tatsache hindeuten, daß ihre Häfen sowohl für den gesamten Seeverkehr, wie auch für die Volkswirtschaft Italiens viel wichtiger seien als die Funktion des Hafens von Venedig. Die Westhäfen haben es daher auch verstanden, bisher den Ausbau des Hafens von Venedig zu hintertreiben. Als nun der letztere im Jahre 1909 einen größeren Anteil am italienischen Seeverkehr sich zu verschaffen suchte und von der Regierung eine größere Fürsorge verlangte, brach infolge des Zwiespaltes zwischen der Haltung der beiden Häfen Genua und Neapel auf der einen Seite und Venedig auf der anderen Seite eine Regierungskrise aus. Die diesbezüglichen Verhältnisse sind bis heute noch nicht geordnet und jeder Minister Italiens, der daran gehen würde, Venedigs Forderungen zu erfüllen, würde unweigerlich der überwiegenden Macht und dem überlegenen politischen Einfluß der italienischen Reeder in Genua und Neapel zum Opfer fallen.

War unter diesen Umständen bisher ein Ausbau der versandeten Hafenbecken Venedigs nicht möglich, so gilt dies um so mehr noch von Triest unter italienischer Herrschaft. Denn Triest ist nur möglich als Konkurrenzhafen zu Venedig und als solcher erlangte der erste Hafen unserer Monarchie seine Bedeutung. Venedig verfolgte mit scheelen Augen und reger Mißgunst diese Entwicklung, ohne sie hindern zu können. Solange die österreichische Regierung alles tat, um die Ueberlegenheit Triests gegenüber der Konkurrenz Venedigs zu sichern, verblieb unserem ersten See-Emporium der Sieg.

Dieses Verhältnis hört in dem Augenblicke auf, in dem Triest in italienischen Besitz gelangt. Niemals wird Venedig dulden, daß Triest wächst auf Kosten seiner eigenen Warenalimente und auf Kosten seines eigenen Verkehrs. Die Folge dieser Haltung Venedigs wird sich vor allem darin zeigen, daß eine Reihe von Schiffahrtsgesellschaften nach Genua und Venedig auswandern wird.

Zweifellos wird bei der geringeren Beachtung, die immer mehr und mehr im Laufe der Zeit von seiten Italiens wie aber auch von seiten der internationalen Schiffahrt Triest geschenkt werden wird, dieser Hafen unter italienischer Herrschaft immer mehr vernachlässigt werden und schließlich versanden.

Diese Verhältnisse und Zustände werden noch durch das Eintreffen eines weiteren Momentes beeinträchtigt werden: Triest und und seine Bedeutung war vielfach künstlicher Natur. Die österreichische Regierung, die österreichische Schiffahrt, die österreichischen Eisenbahnen und die österreichischen Kaufleute haben durch jahrzehntelange namhafte Opfer an Tarifen und Preisen es zustande gebracht, Güter, die eigentlich infolge der billigen Flußwege über Hamburg und die Nordseehäfen hätten verfrachtet werden müssen, über Triest mittels österreichischer Schiffe zu verschiffen. Als nun die zweite Eisenbahnverbindung nach Triest hergestellt worden war, wurden große Teile von Bayern und der Schweiz in das Einflußgebiet von Triest gezogen.

Auf diese Weise wurde Triests Zugkraft immer größer und die Ueberflügelung von Venedig wuchs immer mehr.

Diese Verhältnisse hören mit einem Schlage in dem Augenblicke auf, in dem Triest italienisch wird, und Oesterreich, teilweise auch Ungarn, teilweise Bayern und die Schweiz als Hinterland verliert. Denn bei den neuen nationalen Verhältnissen, wie sie in Triest herrschen, werden die österreichischen Staats- und Privatbahnen gar kein Interesse haben, durch namhafte Tarifopfer einen fremden Hafen zu alimentieren. Die Folge der Erscheinung wird sich darin zeigen, daß die Güter, die durch künstliche Tarifierung über Triest verschifft worden sind, in Zukunft ihren Weg über die Flüsse und Bahnen nach den Nordseehäfen nehmen werden.

Auf diese Weise werden die Schiffe im Export über Triest immer weniger Güter in diesem Hafen vorfinden und auch im Import wird die gegen früher veränderte Tariferstellung und die geringere Entfernung vom Hafen zum Produktionsort die internationale Schiffahrt veranlassen, Triest immer mehr zugunsten der Nordseehäfen zu meiden.

Und sollte die Auswanderung nach einigen Jahren nach dem Kriege wieder beginnen, so wird diese auch nur wiederum über die Nordseehäfen gehen; denn Teile der internationalen Auswanderung

wurden nur so lange über Triest gezogen, als die österreichische Regierung alles tat, um diesen Hafen zu fördern.

Aus diesen Momenten geht hervor, daß das Schicksal Triests, wenn es dauernd unter italienische Herrschaft kommt, besiegelt und unweigerlich der allmählichen Verarmung und Bedeutungslosigkeit preisgegeben ist.

Zukunft kann und wird Triest nur dann haben, wenn es zumindest ein staatlich selbständiger, internationaler Freihafen wird, der mit seinem Hinterlande durch enge wirtschaftliche Gesetze verbunden ist.

Denn in diesem Falle wird Deutschösterreichs Schiffahrt in diesem Hafen einen Heimathafen besitzen, über den sich ein großer, vielleicht überwiegender Teil seines Exports und Imports bewegen wird. Unter diesen Verhältnissen werden auch die deutschösterreichische Schiffahrt, die deutschösterreichischen Bahnen und die Kaufleute in Deutschösterreich alles Interesse haben, durch Erstellung von Frachten sowie Tarifen und Preisen Triest und seinen Hafen zu begünstigen. Und sollten die ehemals die österreichisch-ungarische Monarchie besiedelnden Völker und Nationalitäten neuerdings zu einem Völkerbund zusammentreten, so wird Triest, wenn es internationaler Freihafen ist, der mit engen wirtschaftlichen Banden an sein Hinterland verknüpft ist, vielfach jene Stellung zurückerobern, die es in der österreichisch-ungarischen Monarchie besessen hat.

Es kann möglicherweise gegenüber meinen Ausführungen der Einwand erhoben werden, daß es für Deutschösterreich nicht notwendig erscheine, sich gerade auf Triest als Aus- und Einfuhrhafen steifen zu wollen, sondern daß Fiume oder Spalato diesen Dienst ebensogut besorgen können.

Dieser Einwand ist leicht zu entkräften: Was Fiume betrifft, so ist dieser Platz nur ein Hafen zweiten Ranges und reicht weder sein Hafen noch dessen Ausrüstung mit Magazinen, Kranen und sonstigen Lösch- und Ladevorrichtungen aus, um jene Ansprüche auch nur einigermaßen zu erfüllen, die von der Volkswirtschaft Deutschösterreichs an den für sie notwendigen Export- und Importhafen gestellt werden müssen. Man darf ja nicht vergessen, daß Fiume in allererster Linie für die Versorgung Ungarns und auch des übrigen Südslawenstaates und südslawischen Hinterlandes in Betracht kommt. Diese Aufgabe hat in der Vergangenheit die Kräfte Fiumes vollkommen in Anspruch genommen und wird diese letzteren in der Zukunft um so mehr in Anspruch nehmen, da durch die jüngsten tiefgehenden staatlichen Umwälzungen das durch Fiume zu versorgende südslawische Hinterland um große Gebiete zugenommen hat. Durch die letzteren ist Fiume der Haupthafen des gesamten südslawischen Staates geworden und es wird seine ganze Energie aufbieten müssen, um seine volkswirtschaftliche Funktion als Im-

port- und Exporthafen sowohl Ungarns, als auch des Südslawenstaates ohne Friktion zu erfüllen. Wollte Fiume noch dazu die Versorgung des deutschösterreichischen Hinterlandes übernehmen, so würde es entweder keiner der beiden soeben genannten Aufgaben in der notwendigen Weise nachkommen können, oder der Versuch, auch als Aus- und Einfuhrhafen Deutschösterreichs zu dienen, würde mit einem vollkommenen Mißerfolg enden. Zu diesen Verhältnissen trägt noch die Tatsache bei, daß Fiume mit seinem Hinterlande nur durch einen einzigen Eisenbahnstrang verbunden ist, ein Zustand, der bei einem rapiden Anwachsen des Fiumaner Hafenverkehrs, wie ein solcher unbedingt entstehen müßte, wenn Fiume der Ein- und Ausfuhrhafen Deutschösterreichs würde, zu fortwährenden schweren Verkehrsstockungen und wirtschaftlichen Schäden sowohl Deutschösterreichs wie auch des gesamten übrigen Hinterlandes führen müßte.

In jüngster Zeit ist auch der Versuch gemacht worden, sowohl Deutschösterreich wie auch dem südslawischen Hinterland den Hafen von Spalato mundgerecht zu machen, der als Ersatz für Triest und Fiume dienen sollte, da die Italiener die beiden großen Hafenplätze an unserer ehemaligen Küste für sich in Anspruch nahmen.

Schon eine oberflächliche Untersuchung der in Spalato bestehenden Verhältnisse muß die ganze Haltlosigkeit des Planes zutage fördern, Triest und Fiume, oder selbst nur einen dieser beiden Häfen durch Spalato ersetzen zu wollen. Vor allem lassen die Hafenverhältnisse in Spalato sehr viel zu wünschen übrig; diese ermöglichen diesem Hafen gerade seine Aufgabe als Aus- und Einfuhrhafen Bosniens zu erfüllen, ein Mehr an Kräften kann sich Spalato gar nicht zutrauen. Hiezu kommt noch, daß die Eisenbahnverbindung Spalatos mit dem Hinterlande recht primitiv ist und eine Eisenbahnverbindung mit Bosnien und dem weiteren Hinterland nicht existiert. Es dürften noch viele Jahre vergehen, bevor dieser Hafen einen direkten erstklassigen Strang besitzt, der Spalato mit dem Innern von Deutschösterreich verbindet. Ein solcher bildet aber doch die Hauptvoraussetzung für einen Umschlagplatz, wenn er die Rolle eines größeren Aus- und Einfuhrhafens für ein stark industrielles Hinterland übernehmen will. Spalato kommt schon deshalb nicht in Betracht, weil es viel zu sehr südlich gelegen ist. Beträgt doch die Entfernung Triest—Spalato 205 Seemeilen, das sind 380 Kilometer. Die gesamte Entfernung von Innerdeutschösterreich nach Spalato beträgt zirka 900 Kilometer, gegenüber 589 Kilometer, welche die Entfernung Wien—Triest darstellt.

Aus dieser kleinen Untersuchung geht schon klipp und klar hervor, daß Spalato als Haupt-Import- und Exporthafen Deutschösterreichs oder selbst als ein solcher nur von Ungarn vorläufig gar nicht in Betracht kommen kann. Es soll aber damit diesem Hafen

gar nicht die Zukunft abgesprochen werden. Ja, diese letztere dürfte sogar eine sehr bedeutende werden, sobald Spalato eine erstklassige Eisenbahnverbindung mit dem deutschösterreichischen und ungarischen Hinterland erhalten und sobald die Donau-Adriabahn ausgebaut sein wird. Aber selbst in diesem Falle wird dieser Platz nur den Versorgungshafen für das Gebiet bilden, welches südlich der Save und der anschließenden Donau liegt.

Es ist auch der Versuch gemacht worden, unsere ehemaligen Häfen durch die Donau und in weiterer Folge durch die Zufahrt durch die Dardanellen und den Bosporus ersetzen zu wollen. Auch dieser Plan kann einer näheren Untersuchung nicht standhalten. Zwar ist während des Krieges für die Nutzbarmachung der Donau in Verbindung mit dem Rhein als ununterbrochene mitteleuropäische Wasserstraße für die Versorgung Mitteleuropas mit den Rohprodukten der Türkei, Kleinasiens, Syriens und Mesopotamiens mit allen Mitteln der Publizistik und des staatlichen Einflusses Propaganda gemacht worden, doch würde in Wirklichkeit diese Donaulinie ihre Aufgabe nicht erfüllen können. Diese Voraussetzung für das tadellose Funktionieren dieser Verkehrsstraße wäre die vollkommene Unterstellung der türkischen Verwaltung unter reichsdeutschen Einfluß. Da nun der Vierbund zusammengebrochen ist, dürfte in Zukunft die Türkei bei ihrem fortwährenden notorischen Geldmangel zur alten Schaukelpolitik zurückkehren, d. h. die Pforte wird ihre früheren Methoden anwenden, einen Großstaat gegen den anderen auszuspielen.

Und selbst für den Fall, daß England nach ägyptischem Muster die Verwaltung der Türkei übernimmt, wie dies unser Botschafter in Konstantinopel Markgraf Pallavicini für die Zukunft prophezeit hat, so würde Großbritannien sein ganzes Streben danach richten, die Güter der türkischen Länder nicht donauaufwärts mittels österreichischer, ungarischer, deutscher, rumänischer oder bulgarischer Schiffe in das europäische Binnenland gelangen zu lassen, sondern mittels Schiffen englischer Flagge durch das Mittelmeer nach den nordischen Häfen zu bringen. Hat doch England seine überragende Stellung in der ehemaligen europäischen Donaukommission dazu verwendet, um das aus Südrußland in den Häfen der unteren Donau einlangende Getreide zu derartigen Frachtraten nach den nordischen Häfen gelangen zu lassen, die niemals konkurrieren konnten mit den Raten der Flußschiffahrt auf der Donau. Auf diese Weise gelangte das Getreide auf dem weiten Umweg über die Nordseehäfen in das Binnenland Mitteleuropas, anstatt auf der viel kürzeren Straße der Donau. Und so zogen, trotz des geographischen Vorteils, den die Donaulinie bot, nicht die Donauländer den Hauptvorteil aus den Gütern, die in den unteren Donauhäfen

einlangten, sondern England, das eigentlich mit der Donau nichts zu tun hatte. Großbritannien hat auf diese Weise Hunderte von Millionen seiner Volkswirtschaft zugeführt. Durch diese geschilderte Politik würde der Donauweg um viele Vorteile, die dieser bringen würde, in bedeutendem Maße ausgeschaltet werden.

Aber der Ersatz von Triest durch die Dardanellenstraße und den Donauweg ist an eine weitere Voraussetzung gebunden, die vielfach nicht zutreffen wird. Bei den politischen Schwierigkeiten, denen die Türkei auch in zukünftigen Jahren entgegengehen wird und die vielfach hervorgerufen werden dürften durch den Imperialismus einer oder der anderen Großmächte, wird aller Wahrscheinlichkeit nach das Ottomanische Reich gezwungen sein, die Dardanellen, beziehungsweise den Bosporus zu schließen. Und selbst für den Fall, daß die Dardanellenstraße, beziehungsweise der Bosporus unter internationale Kontrolle gelangt, oder daß diese beiden Meeresstraßen jederzeit im Frieden für den freien Verkehr aller Nationen offen sind, so wird trotzdem diese Tatsache unwirksam gemacht werden, sobald England in einen bewaffneten Konflikt mit irgendeinem Staat der Welt gerät. Nicht vergebens hat Großbritannien im Weltkriege die Inseln, welche die Südöffnung der Dardanellen beherrschen, besetzt. Dieser Schachzug richtete sich gegen Rußland, dem vor der Revolution Konstantinopel und die Dardanellen zugesprochen waren. Durch die Besetzung der Insel Lemnos und die Errichtung des Kriegshafens von Mudros auf dieser, war durch die Briten dem freien Ein- und Austritt in und aus den Dardanellen ein Riegel vorgeschoben. Durch diese Position konnte die britische Flotte jederzeit sowohl die strategische Stellung Rußlands in den Dardanellen und am Bosporus ausgleichen, die Verkehrsstraße von und nach Saloniki, im zukünftigen Hamburg des Ostens, nach ihrem Gutdünken überwachen und lahmlegen, fortwährend einen Druck auf Griechenland, Türkei und Rußland ausüben, als auch dauernd imstande sein, die Mittelmeerstraße und die britischen Seestreitkräfte daselbst vor Angriffen der osteuropäischen Flotten zu schützen.

Diese politischen Prospekte zeigen zur Genüge, daß wir keine Aussicht haben, die für unsere Volkswirtschaft notwendigen Materialien auf dem Wege durch die Dardanellen und den Bosporus jederzeit unbeirrt durch die auftauchenden politischen und militärischen Konflikte an die Donaumündungen bringen zu können.

Aber selbst wenn die Dardanellen und der Bosporus uns in Krieg und Frieden jederzeit zur Verfügung stünden, erfüllt aber die Donau nicht jene Voraussetzungen, die von einer erstklassigen internationalen Binnenwasserstraße zu fordern sind. Denn eine solche Verkehrsstraße kann nur dann eine Zukunft haben, wenn sie erlaubt, auf eine bequemere, billigere und sicherere Art und Weise den

Warenumschlag durchzuführen, als dies bisher auf dem Seewege geschah. Was die Bequemlichkeit und Billigkeit des Warenaustausches betrifft, so wird der Handel erst in dem Augenblick daran denken dürfen, die Donauwasserstraße für den Transport von Schwergütern und anderen Exportartikeln heranzuziehen, in dem die Flußstraße die Verwendung von Schiffen möglichst großer Tonnage erlaubt und sobald die Möglichkeit besteht, die Güter vom ursprünglichen Einschiffungshafen ohne jeden weiteren Umschlag bis zu dem Bestimmungshafen zu bringen. Von diesen Verwendungszustande ist aber die Donau noch heute sehr weit entfernt und noch immer der Seeweg für hochwertige Exportprodukte bequemer und billiger als die Donaurinne. Letztere würde durch die Notwendigkeit der Ausgestaltung des Flußprofiles und der Fahrtrinne, der Anlage von Hafenbauten, Lösch- und Lademaschinen, Getreideelevatoren, Magazinen, Gleisanlagen usw. sich für die Binnenschiffahrt nicht allzu billig gestalten. Von einer derartigen klaglosen, billigen, bequemen und sicheren Benützung einer solchen internationalen Verkehrsstraße kann erst dann die Rede sein, wenn die soeben genannten Voraussetzungen erfüllt sind und wenn das Problem eines direkten Durchzuges aus der Donau auf das Schwarze Meer einwandfrei gelöst ist.

Die auf der Donau bestehenden Verhältnisse und die Art der auf derselben transportierten Güter haben die Tatsache mit sich gebracht, daß der Bergverkehr immer stärker war als der zu Tal.

Die Zukunft des Donauweges wird also abhängen von seiner technischen Ausgestaltung und von der Tariffrage. Solange erstere der Lösung nicht vollkommen zugeführt ist, eine Arbeit, die noch manches Jahrzehnt dauern dürfte, kann auch die Tariffrage, die mit den technischen Ausgestaltungsarbeiten aufs innigste zusammenhängt, nicht endgültig geformt werden.

Aus diesen geschilderten Verhältnissen geht klipp und klar die Tatsache hervor, daß bis auf weiteres für die Güter der Schwerindustrie der Weg zur See billiger, bequemer und auch sicherer ist.

Es gibt nun nicht wenige Männer, die der Meinung sind, man könne unsere istrianischen und dalmatinischen Häfen, aber insbesondere Triest, ersetzen durch die Möglichkeit, die für uns notwendigen Produkte über Rotterdam und den Rheinweg, beziehungsweise über Hamburg und den Elbeweg zu transportieren.

Auch dieser Einwand läßt sich, wie schon einmal erwähnt, bei näherer Untersuchung nicht allzu schwer entkräften.

Was den Rhein betrifft, so ist dieser Flußweg für unsere Bedürfnisse viel zu lang und viel zu kompliziert: die Strecke Rotter-

dam bis zum Bodensee, also der schiffbare Strom, hat eine Länge von 886 Kilometern. Außerdem müßten die Waren von hier aus auf die Bahn umgeschlagen werden. Die Distanz vom Bodensee bis zur Donau bei Regensburg, wo der Strom erst für Dampfer schiffbar wird, beträgt zirka 400 Kilometer. Hier muß die Ware abermals eine Umschlagung aufs Schiff erfahren, um nach Innerösterreich auf einer Strecke von 450 Kilometern gebracht zu werden. Der gesamte Transportweg von Rotterdam bis nach Innerösterreich beträgt somit über 1700 Kilometer bei drei- bis viermaliger Umschlagung, Operationen, die Zeit kosten und die Ware übermäßig verteuern. Demgegenüber steht eine Distanz von 589 Kilometern Triest—Wien bei einmaliger Umschlagung. Es braucht nicht betont zu werden, daß dieser Weg kürzer und billiger ist. Selbst für den Fall, daß die Waren vom Bodensee per Bahnachse direkt nach Innerösterreich gebracht würden, ohne den Flußweg zu benützen, würde der Gesamtweg immerhin 1648 Kilometer betragen, somit gleich weit sein, wie der Weg Rotterdam—Rhein—Bodensee—Bahn—Donau. Dafür wird durch den langen Bahntransport die Ware ebenfalls verteuert.

Und selbst für den Fall, als man sich trotzdem für den kombinierten Flußweg entscheiden sollte, so darf die Tatsache nicht unerwähnt bleiben, daß die Donau von Regensburg bis nach Wien, beziehungsweise Innerösterreich, infolge ihres Gefälles, ihrer Stromgeschwindigkeiten, der Stromhindernisse, zahlreicher seichter Stellen durchaus keinen erstklassigen Transportweg darstellt. Da die Partei derjenigen Männer, welche sich durchaus als Ersatz des Verlustes von Triest für die Benützung des Weges Rhein-Donau einsetzen, gar nicht schwach ist und diese Männer es verstehen, durch wirkungsvolle, populär klingende Schlagworte die Bevölkerung insbesondere für die Verwendung der deutschösterreichischen Donau zu gewinnen, so möge das Urteil eines erstklassigen Fachmannes, nämlich des technischen Direktors Suppan, des Direktors der Donau-Dampfschiffahrtsgesellschaft, über den Donauweg Regensburg—Wien zitiert werden. Dieser schreibt in seinem trefflichen Werk: „Die Donau und ihre Schiffahrt“ (Franz Deuticke, Wien 1917) im 4. Kapitel: „Die Donau als mitteleuropäische Verkehrsstraße“ über dieses Thema folgendermaßen: „Der Oberlauf der Donau als Gebirgsfluß insbesondere oberhalb Wiens kann schon infolge seiner Sturzgefälle und großer Stromgeschwindigkeiten als Großschiffahrtsweg nur bedingungsweise gelten. Wenn ein Zugdampfer mit seinem Anhang stromaufwärts in einer Strömung von 1 Meter pro Sekunde eine normale Fortgangsgeschwindigkeit gegen Land von 5,4 Kilometer in der Fahrstunde, daher 1,5 Meter in der Sekunde hat, so wird er bei einer Stromgeschwindigkeit von 1,5 Meter pro Sekunde 3,6 Kilo-

meter, bei 2 Meter sekundlicher Stromgeschwindigkeit nur mehr 1,8 Kilometer innehaben und bei 2,5 Meter Stromgeschwindigkeit in der Sekunde sinkt seine Nutzleistung auf Null. Auf der Strecke mit über 2 Meter sekundlicher Stromgeschwindigkeit muß demnach der Zugdampfer, um eine normale Fortgangsgeschwindigkeit von 5 Kilometer in der Stunde zu erreichen, seinen Schleppanhang auf etwa die Hälfte vermindern und hat dann bei gleichen Zugskosten eine wesentlich geringere Belastung und Nutzlast. Doch auch durch ihre unzureichenden Fahrtiefen bei Niedrigwasser entspricht die Donau oberhalb Wien den Anforderungen, welche eine Großschiffahrt stellen muß, nicht, die als geringste Fahrtiefe bei niedrigstem Schiffahrtswasserstand im Strombett mit Geschieben von Schotter, Sand oder Schlamm mindestens 2 Meter, in felsiger Stromsohle oder in grobem Gerölle 2,1 Meter fordert, damit bei einem Flottwasser von 0,2 bis 0,3 Meter Großschleppe mit wenigstens 1,8 Meter Tauchung unter allen Umständen verkehren können. Auf der bayrischen Donaustrecke von Hofkirchen abwärts, am Kachlet, einer in die Felsen des Urgebirges des bayrischen Waldes eingenagten Stromsohle, sind bei niedrigstem Schiffahrtswasserstand, Pegel Vilshofen 0,10, dermalen nur 1,1 Meter Tiefe vorhanden. Durch eine Regulierung des Stromgerinnes kann hier eine weitere Vertiefung des Profiles als auf etwa 1,7 Meter Tiefe nicht erzielt werden. Da bei dieser Tiefe Großschleppe in dem felsigen Strombett nur mit 1,4 Meter verkehren könnten, müßte der Stromabschnitt kanalisiert werden. In dieser Beziehung liegen zwei Baupläne vor, einer bezweckt die Herstellung eines Seitenkanals, welchen die Schiffahrt nur bei Niedrigwasser benützen würde, während sie bei höheren Wasserständen, also etwa während der Hälfte eines Schiffahrtsjahres, im freien Stromgerinne wäre; der andere Bauplan sieht Baustufen im Strome durch bewegliche Wehre vor, neben welchen für die Schiffahrt Kammerschleusen bestünden. Das erste Stauwerk soll bei Vilshofen, das zweite oberhalb Passau angelegt werden, mit welchen auch die Wasserkraftanlage für industrielle Zwecke geplant ist. Die Baukosten für die völlige Kanalisierung oder für die Anlage dieser Stauwehre mit Schleusen werden auf 150 Millionen Mark veranschlagt. Das Aschbacher Kachlet weist bei niedrigstem Schiffahrtswasserstand nur eine Fahrtiefe von 1,1 Meter auf. Diese durch eine Stromregulierung auf ein Maß von 2,1 Meter zu bringen, ist gleichfalls nicht möglich, daher auch die Strecke kanalisiert werden müßte. Des ferneren ist noch der Ausbau einiger Kiesstrecken und die Regulierung des Strudels, in welchem dermalen das Niedrigwasser bis auf 1,2 Meter Tiefe sinkt, notwendig, so daß die Regulierung der österreichischen Strecke von Wien aufwärts noch ganz bedeutende Kosten erfordert. Sollen aber alle diese Hindernisse

beseitigt und auch die obere Donau als Großschiffahrtsweg ausgebaut werden, so werden diese Arbeiten viele Millionen verschlingen. Beträge, die Deutschösterreich sich bei seinen Finanzen sicherlich nicht leisten kann. Die Verwendung dieses Weges als Ersatz für Triest bedeutet also ferne Zukunftsmusik, mit der erst nach dem Ablauf manchen Jahrzehnts zu rechnen ist.

Auch der Ersatz der Bahnlinie Rhein—Donau durch das Wasserstraßenglied Main—Donau gehört einer fernen Zeit an, da entweder das Projekt der Ausgestaltung des Kanales Bamberg—Kehlheim zu einem erstklassigen Großschiffahrtsweg (Benützung für Schlepper bis zu 1500 Tonnen) oder dasjenige der Ausgestaltung der Strecke Kehlheim—Marktbreit—Würzburg zu einer erstklassigen Wasserstraße durchgeführt werden müßten. Die Verwirklichung dieser Pläne wäre möglich gewesen, wenn die frühere Monarchie einen Siegfrieden errungen hätte, da es dem gesamten Reiche finanziell nicht schwer gefallen wäre, seine Beteiligung an dem Bau dieser Kanäle zu zahlen, für das finanziell schlecht gestellte Deutschösterreich ist eine derartige Ausgabe vollkommen ausgeschlossen.

Neben diesen geschilderten Verhältnissen tritt als weiteres Hindernis noch der Winter mit seinen Witterungseinflüssen auf, durch die die Donau infolge Eisganges für viele Wochen für die regelmäßige Schiffahrt unbrauchbar wird.

Die Gründe, die gegen die Donau sprechen, sprechen auch in vieler Hinsicht gegen die Verwendung des Elbeweges als Ersatz der Linie Triest—Innerösterreich. So wie bei der Rhein—Donau-Linie wirkt auch hier bei der Elbe die große Distanz vom Meere bis zum Bestimmungsort der Ware. Hamburg—Prag beträgt zirka 850 Kilometer. Von hier aus muß die Ware nach der Umschlagung weitere 350 Kilometer mit der Bahn rollen, bis die Güter ihren endgültigen Ablieferungsort erreicht haben. Es steht also ein Weg von 1200 Kilometern der Strecke Hamburg—Innerösterreich einem solchen von 589 Kilometern der Strecke Wien—Triest gegenüber. Aber auch hier treten durch die Stromeigenschaften, insbesondere des oberen Stromstückes, sowohl der oberen Elbe, als auch der unteren Moldau der Verwendung des Flußweges für großtonnige Schiffe bedeutende Hindernisse entgegen. Dieser Umstand wirkt nur verlangsamend und verteuernd auf die Ware, die diese Route wählt. Auch bei der Elbe besteht der stagnierende Einfluß durch die Vereisung im Winter.

Der wichtigste Einwand, der gegen die Wahl der Elbe als Ersatz für den Eisenbahnweg Triest—Innerösterreich zu erheben ist, ist der, daß diese Flußstraße durch ein Staatsgebiet führt, das gegen Deutschösterreich die feindseligsten Gefühle hegt. Die Leiter

der tschechischen Politik sind jederzeit imstande, den Weg uns unmöglich zu machen, uns den Weg zur See abzuschneiden und auf diese Weise das Wirtschaftsleben Deutschösterreichs auf das schwerste zu schädigen. Bei der Skrupellosigkeit, mit der die tschechischen Politiker seit jeher in ihren Mitteln nicht wählerisch waren, werden sie zweifellos zu der Strangulierung der Elbe greifen, wenn es gilt, sich der Konkurrenz der deutschösterreichischen Erzeuger und Kaufleute zu wehren.

Bei dem großen Interesse anderseits, das die Südslawen an der Blüte und dem Gedeihen von Triest besitzen, werden sie alles tun, um diesen Hafen zu heben und diesem Güter zuzuführen. Vom Südslawenstaat haben wir daher keine Behinderung des regelmäßigen Verkehres durch ihr Gebiet zu befürchten, ja bezüglich Triests gilt die Tatsache, daß die Deutschösterreicher und Südslawen immer Bundesgenossen sein werden.

Man mag die Frage drehen, wie man will, immer wird Triest als Versorgungs- und Exporthafen einzig und allein für Deutschösterreich in Betracht kommen.

Triest wird aber nur in dem Falle seine Aufgabe als Versorgungshafen Deutschösterreichs, des südslawischen Hinterlandes und eventuell Böhmens und großer Teile Ungarns erfüllen können, wenn es eine eigene freie Republik darstellt, die von sämtlichen Mächten garantiert ist. Denn die Rolle, die dieser Hafen spielen würde, wenn er dauernd unter italienische Herrschaft käme, ist bereits früher geschildert worden. Würde dieser letztere Fall eintreten, so könnte Triest, infolge seiner Stagnierung, gar nicht imstande sein, den notwendigen Verkehr an sich zu ziehen und ihn zu bewältigen. Bei den nationalen Verhältnissen, wie sie in Italien gegenwärtig herrschen und auch in der Zukunft herrschen werden, ist es nicht anzunehmen, daß die italienische Regierung allzuviel für die Zukunft von Triest und seinen Hafen tun wird. Ja, es kann kein Zweifel mehr darüber bestehen, daß für Italien bei seinen Ansprüchen auf Triest die nationalen Verhältnisse nur ein Umhängmäntelchen gewesen sind für seine wahren Gründe, nämlich Triest zu erobern, um es aus der Konkurrenz mit Genua und Venedig auszuschalten. Die Blüte unseres einstigen Reichshafens ist ja seit jeher den italienischen Reedern und Machthabern ein Dorn im Auge gewesen. Es kann ebenfalls kein Zweifel herrschen, daß Italien alles tun wird, um diejenigen Güter, die früher durch die Maßnahmen der österreichischen Staats- und Privatbahnen und der österreichischen Schiffahrt ihren Weg über Triest genommen haben, anstatt über Genua, wiederum für diesen ersten Hafen des apenninischen Königreiches zu gewinnen. Denn es bildet

den Stolz Italiens und die genuesischen Reeder haben es bisher immer verstanden, den Einfluß aller Machthaber für die Entwicklung des eigenen Hafens zum Schaden aller übrigen Häfen auszunützen. Daher ist es zu erwarten, daß Italien alle Anstrengungen machen wird, um möglichst viele Güter aus der Schweiz, Südbayern und Tirol über Genua abzulenken, der Rest der Güter wird von Venedig reklamiert werden. Nur diejenigen Güter, die Eile haben und die nach der Türkei, Kleinasien und teilweise nach Aegypten gehen sollen, werden über Triest gehen müssen. Hiezu zählt in erster Linie Zucker. Ob es aber möglich sein wird, zum Beispiel Messerwaren oder Wirkwaren aus der Rheinprovinz und Malz aus Böhmen über Triest zur Ausfuhr zu bringen, wenn es italienisch ist, das ist wohl sehr zu bezweifeln. Denn die ersten beiden Güter wird Genua, das letztere Gut wird Venedig für sich zu erobern suchen. Dasselbe Schicksal wird anderen Waren zuteil werden, die bisher ihren Weg über Triest genommen haben.

Ganz anders liegen die Dinge, wenn Triest ein von allen Mächten garantierter Freihafen ist, der einen eigenen Staat bildet. In diesem Falle ist dieser Hafen für seine Entwicklung, für sein ganzes Wohl und Wehe auf sich selbst angewiesen. Die Leiter dieses neuen Südstaates werden sich der höchsten Anstrengungen befleißen, um die Anziehungskraft Triests so groß als möglich zu gestalten, und zwar sowohl im See- wie im Bahnverkehr. Um dieses Ziel zu erreichen, wird die Regierung dieses Freistaates im Einvernehmen mit seinen Mitbürgern vor keinen Opfern zurückschrecken, um die seinerzeit von der österreichischen Staatsverwaltung in Angriff genommenen, großartigen Hafenbauten zu vollenden und durch weitere Ausgestaltungen dem Handel und der Schiffahrt die größtmöglichen Vorteile zu bieten. Die technische Ausgestaltung des Hafens wird die Grundlage dafür bilden, möglichst zahlreiche Verkehrsgebiete an sich zu ziehen und eine möglichst große Zahl von überseeischen Schiffahrtsgesellschaften an sich zu fesseln. Hiedurch wird Triest seiner Aufgabe nachkommen, einerseits der Einfuhrhafen eines Gebietes zu werden, das im Norden bis zum Main und Böhmerwald, im Westen bis nahezu an die Quellen des Rheins und im Osten bis an die Theiß reicht, anderseits durch die große Zahl der diesen Hafen berührenden überseeischen Dampferlinien die Ausfuhr des genannten Gebietes an alle großen Ueberseehäfen zu vermitteln.

Diese Stellung entspricht auch den Anforderungen, die das Hinterland in weitester Bedeutung an die Erfordernisse dieses Hafens stellen wird. Diese decken sich auch mit den Bedürfnissen, die Deutschösterreich bei Triest suchen muß, das den Ein- und Ausfuhrhafen dieses Gebietes darstellen muß.

Diese Aufgaben wird aber Triest niemals erfüllen, wenn es unter italienische Herrschaft gelangt. Die Gründe für die traurige Zukunft des ersten Hafens der ehemaligen Monarchie unter diesen Bedingungen sind schon oben ausführlich dargelegt worden.

Bisher ist der Beweis erbracht worden, daß es hauptsächlich im Interesse von Triest liegt, wenn dieses unabhängiger, von sämtlichen Großmächten garantierter Freistaat würde. Es sind jene Momente hervorgehoben worden, die sowohl das Interesse von Triest, wie auch dasjenige von Deutschösterreich bedeuten.

Aber auch vom Standpunkt Deutschösterreichs allein betrachtet, muß die Forderung erhoben werden, daß Triest volle staatliche Unabhängigkeit erhalte.

Triest als ein von sämtlichen Mächten garantierter Freistaat gibt Deutschösterreich nämlich die Möglichkeit, eine eigene Schiffahrt und eigene Tonnage zu besitzen. Bei der großen Frachtraumnot, die infolge des U-Bootkrieges entstanden ist und die den Weltfrachtraum von zirka 43 Millionen Bruttoregistertonnen auf zirka 30 Millionen Bruttoregistertonnen gegenwärtig herabgedrückt hat, ist es unbedingt notwendig, daß Deutschösterreich eine seinen Bedürfnissen angemessene Schiffahrt und Tonnage besitze, damit wir unser Land rechtzeitig mit Nahrungsmitteln und überseeischen Rohprodukten versorgen und den Wiederaufbau unserer Volkswirtschaft durchführen können.

Ohne eine eigene solche Schiffahrt und ohne eigene den volkswirtschaftlichen Erfordernissen Deutschösterreichs genügende Tonnage ist überhaupt ein Wiederaufbau unseres Landes und eine Heilung der Schäden ausgeschlossen. Denn bei dem großen Mangel an Nahrungsmitteln, industriellen Rohmaterialien und Halbfabrikaten, der ohne Unterschied bei allen vom Kriege betroffenen Ländern und bei den Neutralen herrscht, und bei der allgemeinen Frachtraumnot, von der alle Länder ohne Ausnahme betroffen sind, wird jedes Land zuerst sich selbst versorgen und derjenige Staat, der über keinen Frachtraum verfügt, wird warten müssen, bis die übrigen Länder ihre hauptsächlichen Bedürfnisse befriedigt haben. Denn selbst wenn ein feindlicher oder neutraler Reeder willens und geneigt wäre, seinen Frachtraum Deutschösterreich zur Verfügung zu stellen, wäre er gar nicht in der Lage, dies zu tun, weil die gesamte Tonnage seines Heimatstaates von dessen Regierung kontrolliert wird. Ein Versuch des Reeders, seine Schiffe einem fremden Lande zur Verfügung zu stellen, würde unweigerlich mit der Beschlagnahme seiner Schiffe durch die eigene Regierung beantwortet werden.

Diese Verhältnisse haben auch die schweizerische Regierung bewogen, sich schon im Kriege eine Flotte von zirka 105.000

Bruttoregistertonnen zu verschaffen und sie auch nach dem Kriege zu behalten. Diese Schiffe fahren unter schweizerischer Flagge und besitzen Cette als Heimathafen, der im zukünftigen Frieden, wie einstimmig aus der Schweiz gemeldet wird, unter schweizerische Souveränität gestellt werden soll. Auf die prinzipielle Wichtigkeit dieser Tatsache soll später noch einmal zurückgekommen werden.

Dieselben Verhältnisse, die die Schweiz zu diesen einschneidenden Maßnahmen gezwungen haben, müssen auch Deutschösterreich gebieterisch dazu drängen, sich eine genügend große Tonnage rechtzeitig zu sichern, die von Angehörigen Deutschösterreichs kontrolliert wird und eine von allen Staaten der Welt anerkannte deutschösterreichische Flagge führt. Diese Forderung ist um so leichter zu erfüllen, als das ehemalige Oesterreich mittels jahrzehntelanger Staatssubventionen den Oesterreichischen Lloyd unterstützt und zu großem Ansehen gebracht hat. Die Gründung dieser Gesellschaft ist von Deutschösterreich aus geschehen und jederzeit in deutschösterreichischen Sinne geführt worden, so daß, wenn wir von den Bemannungen der Schiffe, den Beamten in Triest und in den Agenturen absehen, wir die Gesellschaft nach der Geschichte ihrer Entwicklung und nach ihrer Leitung als deutschösterreichische reklamieren können.

An diese Gesellschaft sind seit ihrem Bestande manche hundert Millionen Kronen gezahlt worden, von denen ein großer, wenn nicht ein überwiegender Teil aus Deutschösterreich gekommen ist. Es würde eine große Schädigung des Staates, der gesamten Volkswirtschaft desselben und unserer ferneren Zukunft bedeuten, wenn wir zugeben würden, daß diese Gesellschaft in fremde Hände übergehe. Unsere leitenden Regierungskreise müssen die größten Anstrengungen machen, sich diesen Frachtraum, der gegenwärtig einen Tonnengehalt von 212.525 Bruttotonnen besitzt, für unser Land zu sichern. Bei einiger Geschicklichkeit wird es aber auch möglich sein, den Frachtraumgehalt der Austro-Americana für unsere Flagge zu erwerben, der heute nur mehr 89.452 Tonnen beträgt. Zusammen besitzen diese zwei Gesellschaften einen Tonnengehalt von etwas über 300.000 Tonnen, ein Raumgehalt, der ungefähr etwas weniger als die Hälfte des Tonnengehaltes beträgt, den die österreichische Handelsmarine bei Kriegsausbruch aufgewiesen hat. Letztere betrug 598.256 Bruttotonnen. Es wäre sehr falsch, zu meinen, daß für Deutschösterreich, das nur ein Drittel der Bevölkerung des alten Oesterreich besitzt, auch ein Drittel des früheren Tonnengehaltes genüge. Man darf nicht vergessen, daß von dem früheren Oesterreich Deutschösterreich, Böhmen, Mähren und Schlesien, sowohl im Export wie im Import, weit mehr Frachtraum benötigt haben als die übrigen Kronländer. Diese Tatsache wird sich jetzt nach dem

Kriege bei der Versorgung mit Lebensmitteln und industriellen Rohprodukten um so mehr geltend machen.

Diese Tonnage von 300.000 Tonnen wird um so weniger für Deutschösterreich genügen, als wir mittels derselben nicht die Kohlentransporte bewältigen können, derer die beiden großen Schiffahrtsgesellschaften für ihren Verkehr bedürfen. Wie die Verhältnisse liegen, geht aus der Friedenslage hervor: In dieser war die freie Marine, welche etwas mehr als die Hälfte der gesamten österreichischen Handelsmarine umfaßte, nahezu dauernd in der Kohlenfahrt zwischen England und der eigenen Küste beschäftigt. Von den herangeschafften Brennstoffmaterialien wurden im Jahre 1913 9,436.353 Meterzentner nach Triest gebracht. Deutschösterreich benötigt demnach eine Tonnage, die unserem Lande ermöglicht, nicht nur die Ueberseetransporte, sondern auch die Kohlentransporte für die eigene Schiffahrt zu bewältigen. Die Größe dieses Frachtraumes dürfte sich um 400.000 Bruttotonnen herum bewegen.

Nur wenn Deutschösterreich eine in den genannten Grenzen sich bewegende Tonnage für sich festhalten, beziehungsweise erwerben kann, wird es imstande sein, das Land rechtzeitig mit Nahrungsmitteln und industriellen Rohmaterialien zu versorgen. In dieser Frage liegt das ganze Um und Auf unserer Zukunft enthalten.

Auch Direktor Karl Ritter von Frey, seinerzeit Generalagent der Südbahn in Triest und Sekretär des Verkehrskomitees in Triest, eine anerkannte Größe auf dem Gebiete der Triester und der handelsmaritimen Fragen, ist ganz so wie ich der Meinung, daß sowohl der Oesterreichische Lloyd wie die Austro-Americana deutschösterreichischen Besitz darstellen und daß neben diesen Gesellschaften noch weitere solche aus der freien Marine zu unserem Besitze gehören und daß diese Tonnage um jeden Preis für uns erhalten bleiben müsse. Die Ausführungen, die Frey in dem Mittagsblatt der „Reichspost" vom 8. Jänner 1919 macht, bilden überhaupt einen der interessantesten und wertvollsten Beiträge, die in dieser Krisenzeit über diese Frage veröffentlicht worden sind. In dem „Deutschösterreichische Schiffahrtsfragen" betitelten Artikel schreibt Frey unter anderem: „Hat denn Deutschösterreich überhaupt Schiffe, kann ein Binnenstaat solche besitzen und Seeverkehrspolitik treiben? Nun, die Antwort darauf ist ziemlich einfach: Deutschösterreich müßte, wenn nicht auch noch andere Versäumnisse vorgekommen sind, Schiffe haben. Als die „Austro-Americana" von der „Hapag" und dem „Norddeutschen Lloyd" losgelöst wurde, übernahm ein Syndikat von Wiener, also deutschösterreichischen Banken den Aktienbesitz dieser Gruppe und damit die Mehrheit in der Verwaltung.

Wenn also die Ueberwachung dieses Syndikates nicht auch vernachlässigt wurde, so sind die restlichen Schiffe der „Austro-Americana", das sind diejenigen, welche dem Verkauf während des Krieges, der Vernichtung usw. entgangen sind, zweifellos heute noch deutschösterreichische Schiffe. Nicht so klar liegt diese Frage hinsichtlich der Schiffe des früheren Oesterreichischen Lloyds. Möglich, daß jene Aktien, welche Ungarn zuliebe nach Fiume abströmen durften, nicht die Majorität ausmachen. In diesem Falle wären auch die erübrigten Schiffe des Lloyds deutschösterreichische Schiffe, und da der Lloyd noch eine ganze Reihe früherer österreichischer Schiffahrtsgesellschaften kontrolliert, überdies aber auch ein Teil der übrigen Aktienreedereien zwar nicht dem Namen nach, dafür aber um so mehr nach dem Aktienbesitze deutschösterreichischen Charakter haben dürfte, so dürfte nach Abrechnung aller Verluste und Verkäufe das deutschösterreichische Eigentum an Schiffen nicht wesentlich unter 75% des vorkrieglichen Standes der österreichischen Handelsflotte betragen. Und darauf sollen wir kurzerhand verzichten? Es ist zwar immerhin möglich, daß sich das Eigentum Deutschösterreichs an diesen Schiffen nach der Verteilung des Aktienbesitzes nicht wird so einfach konstruieren lassen, zumal die nationalstaatlichen Aktienbesitzer jedenfalls auf ihre Anteile Anspruch erheben werden wollen; aber wie dem immer sein mag, darüber ist um so mehr nach den Grundsätzen der bisherigen Verwaltung solcher Unternehmungen hinwegzukommen, als mit der Größe unseres Schiffsbesitzes auch unsere wirtschaftliche Bedeutung wächst. Wie die Schweiz sich während des Krieges eine eigene Handelsflotte angeschafft hat, wie die Tschecho-Slowaken sich schon jetzt rühmen, eine Handelsflotte von 10 Schiffen bereits zu besitzen, aus denselben Gründen kann und darf Deutschösterreich nicht auf eine eigene Handelsflotte verzichten. Heute kostet ein Meterzentner Seefracht genau soviel als vor dem Kriege eine Tonne, die Frachtraten aller Nationen sind demnach zehnmal so hoch als früher. Wir würden also, falls uns die Schiffe tatsächlich aus der Hand gespielt würden, dem Auslande allein in der Fracht zehnmal stärker tributär werden, die Besserung unserer Valuta würde noch viel länger auf sich warten lassen und die Versorgung mit Rohstoffen sowie unser Uebersee-Export würden ganz von der Stimmung des Auslandes abhängig sein. Wenn selbst die Entente, wie es England mit den deutschen Schiffen zu halten beabsichtigt, die deutschösterreichischen Schiffe in Zeitcharter nähme, wir also aus dieser nur indirekte Frachteinnahmen hätten, so würde unserer Volkswirtschaft dadurch zwar für einige Zeit nur ein Teil des angedeuteten Nutzens zufallen, wir würden aber doch wenigstens während dieser Zeit Gold einnehmen, später aber überdies wieder in den ungeschmälerten Besitz unserer Schiffe gelangen."

Diesen Frachtraum werden wir aber nur in dem Falle in unserem Besitze behalten können, wenn wir jenen in einem Freihafen, der einem unabhängigen Freistaate angehört, beheimaten können. Denn wenn unser Frachtraum in einem italienischen oder südslawischen Hafen beheimatet würde, müßten die betreffenden Schiffahrtsgesellschaften und Reeder ebenfalls italienisch oder südslawisch werden und ihres ursprünglichen deutschösterreichischen Charakters sich vollkommen entkleiden. Die sofortige Folge dieser Verwandlung würde aber darin bestehen, daß der betreffende Frachtraum von dem neuen Heimatland für eigene Zwecke in Anspruch genommen und dem ursprünglichen Zwecke entfremdet würde, zu dem er von Deutschösterreich erworben worden wäre.

Bezüglich der Beheimatung in einem italienischen Hafen wissen wir es ganz bestimmt, daß eine Beibehaltung einer fremden Flagge vollkommen ausgeschlossen ist. Denn Italien hat systematisch seine gesamte Schiffahrt und Auswanderung nationalisiert und hat ein Gesetz erlassen, daß Schiffe fremder Flagge in einem italienischen Hafen nicht beheimatet sein dürfen. Dieses Gesetz wurde während des Krieges durch den Gesetzartikel vom 4. September 1917 erneuert.

Vom Südslawenstaat wissen wir noch nicht, daß ein solches Gesetz erlassen worden ist. Aber bei dem Strom der Nationalisierung, der durch alle Handelsmarinen der Welt geht, und bei dem Wettrennen der einzelnen Staaten, sich eine eigene Handelsflotte zu schaffen, um sich rechtzeitig mit Nahrungsmitteln und mit Rohmaterialien zu versehen, ist es zweifellos, daß in kürzester Zeit ein solches Gesetz erlassen werden wird.

Welches Schicksal die ehemalige österreichische Handelsmarine nehmen wird, wird ersichtlich, wenn wir einen Blick auf die Verluste werfen, die Italiens Handelsmarine während des Krieges infolge der U-Boote erlitten hat. Ueber diese gibt Attilio Cabiati im „Secolo" vom 14. August 1918 Aufschluß. Die italienische Handelsflotte besaß:

„Am 31. Dezember 1914 550 Dampfer mit 1,940.900 Bruttoregistertonnen. Sie verlor bis zum 1. Mai 1918 320 Dampfer mit 1,170.000 Bruttoregistertonnen, gewann aber durch Bau von 22 und durch Ankauf von 23 Dampfern 230.000 Bruttoregistertonnen, so daß sie am 1. Mai 1918 275 Dampfer mit 1,020.000 Bruttoregistertonnen besaß." „Die durch das Dekret Arlotta vom 10. August 1916 befolgte Politik der Schiffsbauprämien war nur eine Fortsetzung des schon 50 Jahre lang befolgten Systems, das den Steuerzahlern Hunderte von Millionen kostete, aber dem Lande keine Schiffe brachte."

Tatsächlich bleibt die italienische Schiffahrt verhältnismäßig hinter den anderen seefahrenden Völkern Europas zurück. Die langwierigen und wechselreichen Vorbereitungen zur Erneuerung der Verträge mit den staatlich unterstützten Linien haben diesen Zustand vor dem Kriege wiederholt ungünstig beleuchtet. Im Juli 1913 wurde diese Frage mit Rücksicht auf die eingetretenen und damals sich noch weiter vorbereitenden Verschiebungen der Machtverhältnisse an den Mittelmeergestaden wieder lebhafter erörtert und der Handelsmarinerat, der sich zu jener Zeit zu seiner regelmäßigen Sitzung vereinigt hat, soll sich auch mit diesem Thema ernstlich befaßt haben. Die amtliche Statistik über den Schiffsverkehr in den italienischen Häfen gibt allerdings Grund genug zu Bedenken. Es ist dadurch festgestellt, daß in dem mit 1911 abgeschlossenen Jahrzehnt der Tonnengehalt unter fremder Flagge um 65½% zugenommen hat, der unter italienischer Flagge um knapp 50%. Der Abstand wird aber noch größer, wenn man den inneritalienischen Hafenverkehr ausschaltet und nur die Ergebnisse des Verkehres mit dem Auslande betrachtet; dann steht der Zunahme des Tonnengehaltes unter fremder Flagge von 65½% die italienische Flagge mit nur 22½% gegenüber. In demselben Zeitraum ungefähr, d. h .von 1902—1910 einschließlich, hat sich der Gesamttonnengehalt der wichtigsten europäischen Handelsflotten viel stärker vermehrt als der der italienischen. Deutschland weist eine Vermehrung von 473.000 Tonnen, Frankreich eine solche von 475.000 Tonnen, Oesterreich von 185.000 Tonnen, Holland von 159.000 Tonnen und Italien nur eine Vermehrung von 88.000 Tonnen auf.

Die Rückständigkeit der italienischen Schiffahrt gegenüber den anderen genannten Staaten kann kaum überzeugender dargetan werden als durch diese Ziffern, und es ist begreiflich, daß man diesen Zustand mit Unbehagen und Sorge ansieht. Diese letzteren sind um so begründeter, wenn man die hohen Schiffahrtssubventionen in Betracht zieht, die von der italienischen Regierung an die einzelnen Reedereien gezahlt werden. Von jener wurden im Juni 1913 Einzelheiten über diese Schiffahrtsunterstützungen veröffentlicht. Letztere, die für das Jahr 1912 veröffentlicht worden sind, erstrecken sich auf 2,471.997 Seemeilen und betragen 15,933.000 Lire. Diese Unterstützung war für zehn Jahre vorgesehen, und zwar für vier Gruppen von Schiffahrtsdiensten: Für die nordtyrrenische Gruppe, für die südtyrrenische Gruppe, die adriatische Gruppe und den Schnelldampferdienst nach Aegypten. Bei der im September 1912 erfolgten Ausschreibung fand sich jedoch nur für die nordtyrrenische Gruppe eine Bewerberin, die besonders für diesen Zweck gegründete Società maritima italiana in Genua, die sich mit der dafür ausgesetzten Summe von 6,123.000 Lire zufrieden erklärte.

Für die drei übrigen Gruppen blieben die ersten Unterhandlungen resultatlos. Erst als durch ein neues Gesetz eine Erhöhung der ausgesetzten Subventionsbeträge beschlossen wurde, konnten diese drei Gruppen befriedigt werden. Ihnen zusammen wurden 19,053.000 Lire bewilligt.

Sämtliche von der italienischen Regierung der Schiffahrt und dem Schiffbau bewilligten Unterstützungen, eingeschlossen die der holländischen Gesellschaft „Nederland" eingeräumten 70.000 Lire, betragen

27,923.000 Lire.

Außerdem wurden in den letzten Monaten des Jahres 1912 der italienischen freien Marine durch ein eigenes Gesetz neuerdings neue Subventionen gewährt.

Vom Jahre 1901 bis zum Jahre 1913 wurden insgesamt an Schiffahrtssubventionen 230,000.000 Lire gezahlt.

Diesen gewaltigen Opfern gegenüber ist der Zuwachs, den die italienische Handelsmarine in der gleichen Periode erfahren hat, ein recht geringer.

Nach Lloyds Register bestand die Kauffahrteiflotte Italiens aus:

	Dampfern		Segelschiffen	
Im Frühjahr	Zahl	Br.-Reg.-Ton.	Zahl	Br.-Reg.-Ton.
1901	339	697.981	874	459.557
1913	591	1,274.127	523	247.815

Die Dampfertonnage hat demnach um 616.146 Tonnen zunommen, während die Seglerflotte eine Abnahme von 211.742 Tonnen erfahren hat. Die gesamte Handelsflotte, Dampfer und Segelschiffe zusammengenommen, ist anfangs 1913 um 404.404 Tonnen größer gewesen als zu Beginn des Jahres 1901. Wenn man berücksichtigt, daß die Flotten der nicht oder doch nur in geringem Umfange — lediglich als Bezahlung für besondere Dienste — subventionierenden Großschiffahrtsstaaten, nämlich Deutschland, Norwegen, Holland, ganz zu schweigen von England, in bedeutend stärkerem Umfange zugenommen haben, so darf man gerade in bezug auf Italien mit Recht von einem Versagen der Subventionspolitik sprechen. Dieses letztere ist um so größer, als im Warenverkehr der italienischen Häfen die fremden Flaggen an Boden ständig gewinnen, namentlich soweit der internationale Verkehr in Frage kommt.

Auch im Kriege haben sich die Verhältnisse, trotz der Riesenverluste von nahezu einer Million Tonnen, nicht gebessert, obwohl gerade die großen Schiffszerstörungen der italienischen Handelsmarine die italienischen Reeder und Werften hätten anreizen müssen, diese Verluste um jeden Preis zu decken. Nach den Angaben des „Economista d'Italia" vom 29. Juli 1918 sind seit dem Dekret vom

10. August 1916, das dem Handelsschiffbau besondere Begünstigungen einräumte, im ganzen 17 Dampfer mit zusammen 134.000 Tonnen deadweight (zirka 200.000 Bruttotonnen) gebaut. Wie schon oben erwähnt, wurden innerhalb der gesamten Kriegsjahre 22 Dampfer durch Bau und 23 Dampfer durch Ankauf mit insgesamt 230.000 Bruttoregistertonnen der italienischen Tonnage hinzugefügt. Der jährliche durchschnittliche Zuwachs wäre demnach 57.000 Tonnen, eine Ziffer, die als höchst minimal bezeichnet werden muß.

Es ist daher begreiflich, daß die italienische Regierung kein Mittel scheut und auch in der Zukunft kein Mittel scheuen wird, um ihren Tonnengehalt um jeden Preis zu vermehren.

Diese Absicht Italiens geht schon aus der Vorgangsweise der Regierung gegenüber den österreichischen Schiffahrtsgesellschaften im Waffenstillstand hervor. Die Reeder der ehemaligen österreichischen Handelsmarine wurden vor die Alternative gestellt, entweder ihre Schiffe unter italienischer Flagge für 20 Lire per Tonne fahren zu lassen oder sich in die Zwangslage gesetzt zu sehen, daß ihre Schiffe beschlagnahmt würden. Außerdem wurde auf sie ein Druck ausgeübt, durch Verkauf der Aktien ihre Gesellschaften in italienische zu verwandeln. Die Austro-Americana, die Navigazione Libera, Triptcovich, Gerolomich und Martinolich haben diesem Drucke nachgegeben, beziehungsweise sind im Begriffe, dies zu tun. Dem Oesterreichischen Lloyd, der diesem Druck nicht nachgegeben hat,*) wurde die Verwaltung von der italienischen Regierung eines Tages plötzlich aus der Hand genommen. Doch mit diesen Schritten hat man sich in Italien nicht zufrieden gegeben. Man sucht den Oesterreichischen Lloyd und die Austro-Americana und noch die eine oder die andere Gesellschaft zu einer einzigen zu vereinigen und diese aber nicht in Triest, sondern in Venedig zu beheimaten. Man will auf diese Weise, selbst für den Fall, daß Triest nicht italienisch bleiben würde, den größten Teil des Tonnengehaltes, durch den Triest groß geworden ist, diesem entziehen und für das nationale Italien gewinnen. Durch die neue Beheimatung würden Venedig und Oberitalien ungeheuer befruchtet werden.

Handelt es sich doch bei dem Vorgehen der italienischen Regierung um die vollkommene volkswirtschaftliche Erneuerung ihres Landes, die in direktem proportionalen Verhältnis mit dem zur Verfügung stehenden Frachtraum steht. Je größer dieser ist, desto rascher steht es zu hoffen, die Schäden und Wunden, die dem Lande durch den Krieg geschlagen worden sind, zu heilen. Da aber Italien und seine leitenden Männer sich bewußt sind, aus eigener Kraft nicht die Fähigkeit zu besitzen, den Kriegsabgang des Fracht-

*) Während des Druckes der Broschüre kommt die Nachricht, daß auch der Oesterreichische Lloyd diesem Zwang nachzugeben im Begriffe ist.

raumes zu decken, beziehungsweise wieder zu erneuern, so greifen sie eben zu Mitteln der Gewalt und suchen durch Requirierung oder Beschlagnahme möglichst viel zu nationalisieren. Die Waffenstillstandsbedingung, der zufolge die Blockade aufrecht verbleibt und jedes Schiff unter der Flagge der Mittelmächte beschlagnahmt wird, ferner das Gesetz vom Jahre 1917 und schließlich der sanfte Druck, respektive die Gewalt, gibt den Italienern die Mittel an die Hand, große Teile der ehemaligen österreichisch-ungarischen Handelsmarine zu erwerben. Da die letztere nach dem Lloyd-Register-Book vom 31. Dezember 1913 einen Tonnengehalt von 1,011.414 Bruttotonnen besessen hat, von dem am Schlusse des Krieges noch zirka 750.000 Bruttotonnen vorhanden sein dürften, so läßt sich aus diesen Tatsachen ersehen, wie rasch und mit welch großem Erfolge Italien die Lücken seiner Handelsflotte auszufüllen sucht.

Italien läßt sich bei diesem Vorgehen aber noch von einem anderen Gesichtspunkte leiten: Der Gegensatz zwischen Südslawen und Italienern wird von Tag zu Tag schärfer. Die Verhältnisse, die in der jüngsten Zeit wiederholt bereits zum bewaffneten Zusammenstoß geführt haben, müssen auf die Dauer mit einer kriegerischen Austragung zwischen diesen Parteien enden. Die Voraussetzung des Erfolges bei diesem Streit bildet für Italien der Besitz einer machtvollen nationalen Handelsmarine, die es erlaubt, die eigene nationale Industrie in jeder Weise zu befruchten, zur Blüte zu bringen und mittels des Exportes die überseeischen Märkte zu erobern. Dies wäre natürlich auch der Weg, um die so ungeheure Auswanderung einzudämmen, deren Schädlichkeit gerade in diesem Kriege durch das Fehlen von so vielen hunterttausenden Landeskindern der Apenninenstaat in so verhängnisvoller Weise gespürt hat. Derart würde die Handelsmarine die Quelle des nationalen Reichtums, der politischen Größe und der militärischen Macht des zukünftigen Italiens werden.

Dieselben Gründe, von denen sich aber Italien leiten läßt, gelten auch für den Südslawenstaat. Auch hier sind es nicht bloß wirtschaftliche, sondern auch militärische Momente, welche die Leiter dieses Staates veranlassen, auf dem Wege des gesetzlichen Nationalisierungszwanges die Schiffe für den eigenen Bedarf des Staates zu reservieren. Jeder der beiden Staaten sucht dadurch, daß er die Reeder zwingt, die Nationalflagge des betreffenden Staates anzunehmen, in dessen Bereich der Heimathafen liegt, eine möglichst große Tonnage für das eigene Land zu erwerben.

Es ist daher ersichtlich, wie richtig die Schweiz gehandelt hat, als sie bei der Entente darauf gedrungen hat, daß Cette unter die schweizerische Souveränität gestellt werde, damit es als Heimathafen für die neue schweizerische Handelsmarine diene. Denn ohne diese poli-

tische Abtrennung hätte die Schweiz bei dem notorischen Frachtraummangel, der wohl noch die nächsten drei bis vier Jahre andauern dürfte, niemals die Möglichkeit, die schweren Wunden, die durch den Krieg auch diesem Lande geschlagen wurden, ehestens zu heilen. Denn ohne einen eigenen souveränen Heimathafen würden die neuen Schiffe der Schweiz von den anderen Staaten für sich requiriert werden.

Dasselbe Recht, vielmehr derselbe wirtschaftliche Zwang, der für die Schweiz gilt, gilt in noch viel vermehrterem Maßstabe für die deutschösterreichischen Länder. Für uns, wie auch für die Schweiz, ist derselbe Notzwang entstanden, der eigentlich die innere Ursache für den Krieg abgegeben hat. Bekanntlich wollte Serbien um jeden Preis den freien Weg zur See, sei es den zur Adria, sei es den nach Saloniki, erlangen, und als ihm keiner dieser beiden in dem von ihm gewünschten Ausmaße zur Verfügung gestellt wurde, griff es zu Gewaltmaßregeln, um auf dem Weg eder südslawischen Abreißbewegung an die See zu gelangen. Die Folge dieser Bewegung war der Mord an Franz Ferdinand und der Krieg.

Auch Deutschösterreich und die Schweiz sind in derselben Notlage, in der sich Serbien vor dem Kriege befand. Beide Staaten brauchen zu ihrer Existenz unbedingt einen freien Ausgang zur See. Wie es allgemein heißt und wie wir schon oben ausführlichst erwähnt haben, soll der Schweiz ein solcher freier Ausgang schon eingeräumt worden sein, während den deutschösterreichischen Ländern ein solcher Hafen noch fehlt. Deutschösterreich kann für sich den elften und dreizehnten Punkt jenes Programmes von Präsident Wilson in Anspruch nehmen, das er am 8. Jänner 1918 in Form einer Botschaft an den Kongreß erlassen hat.

Punkt 11 lautet: Rumänien, Serbien und Montenegro sollen geräumt und die besetzten Gebiete wieder hergestellt werden. Serbien soll ein freier und sicherer Zugang zum Meere gewährt werden.

Der 13. Punkt lautet: Ein unabhängiger polnischer Staat, der die von zweifellos polnischer Bevölkerung bewohnten Gebiete einschließen müßte, sollte errichtet werden. Er müßte freien Zugang zum Meere haben.

Dasselbe Recht, das vor dem Zusammenbruche der Zentralmächte für Serbien und Polen billig war, müßte jetzt für Deutschösterreich billig sein.

Wird dieser unbedingten Notwendigkeit und Existenzbedingung der deutschen Länder seitens der Entente nicht Rechnung getragen, dann muß diese Ablehnung von Lebensforderungen Innerösterreichs unbedingt zu einem kriegerischen Konflikt führen.

Zwar besteht vielfach von deutschösterreichischer Seite aus, nämlich von seiten der Sozialdemokraten und Deutschnationalen, und zwar von seiten der ersteren nur aus parteitaktischen Rücksichten, das Bestreben, den Anschluß an das Deutsche Reich zu finden, wodurch diese Parteien hoffen, die Häfen der Nordsee zur Verfügung zu haben. Ganz abgesehen davon, daß der Anschluß der deutschösterreichischen Länder an das Deutsche Reich infolge der Konkurrenzverhältnisse der Industrie des letzteren und infolge der vollkommen veränderten politischen Verhältnisse in Deutschösterreich zu schwerwiegenden Schäden in den deutschen Ländern der ehemaligen Monarchie führen müßte, ist schon im Laufe der früheren Bemerkungen ausführlichst der Beweis erbracht worden, daß weder der Rhein—Donauweg, noch auch die Flußstraße der Elbe je einen Ersatz bieten könnten für den Weg Triest—Innerösterreich.

Hiezu kommt noch eine wichtige Tatsache: Aus vielen offiziellen, offiziösen und privaten Mitteilungen der englischen, französischen und nordamerikanischen Staatsmänner geht klipp und klar der Umstand hervor, daß die Entente nicht willens ist, den Anschluß der deutschösterreichischen Länder an Deutschland zu dulden. Den Mittelpunkt dieser Bestrebungen bildet Frankreich, welches in diesem Anschlusse einen Ersatz für die Verluste der Rheinprovinz und Elsaß-Lothringens sieht.

Es fürchtet, daß das Deutsche Reich durch die Vereinigung der deutschen Länder einen Machtzuwachs erhalten werde, ein Vorgang, der gerade das entgegengesetzte Ziel bedeutet, das von Frankreich mit allen Kräften angestrebt wird. Auch Lord George und seine Partei haben sich vollkommen dem Programm verschrieben, das von den britischen Kaufleuten und Reedern zum Zwecke des Krieges gemacht worden ist, nämlich die vollkommene, wirtschaftliche, politische und militärische Niederwerfung des Deutschen Reiches. Und da die Vereinigten Staaten von Nordamerika infolge des in der Zukunft im Stillen Ozean mit Japan drohenden Konfliktes auf Leben und Tod auf Englands Bundesgenossenschaft angewiesen sind, so müssen sie in ihrer Stellung gegenüber Deutschland im Fahrwasser Englands segeln.

Freilich darf nicht vergessen werden, daß die schon in Friedenszeiten und dann erst recht in Kriegszeiten von der englischen Presse die nordamerikanische Presse willig angeschlossen hat, das Ihrige dazu gegen Deutschland systematisch durchgeführte Hetze, der sich dann beigetragen hat, die Mehrzahl der nordamerikanischen Bevölkerung für die Pläne des Britenreiches zu gewinnen.

An dieser Tatsache werden auch die noch so schönen Worte und Phrasen Wilsons über den Völkerbund und seine friedlichen

Absichten nichts ändern. Gestellt zwischen die Alternative, entweder an England einen tatkräftigen Bundesgenossen im Existenzkampf der Vereinigten Staaten von Nordamerika zu finden, und daher gezwungen zu sein, die britische Politik gegen Deutschland und Deutschösterreich gutzuheißen, oder den angeblich idealen Zielen zu folgen, die Wilson in seinen verschiedenen Reden, Botschaften an den Kongreß und schließlich in seiner rednerischen Leistung über den Völkerbund am 26. Jänner 1919 verkündet hat, wird zweifellos die nordamerikanische Regierung den Weg wählen, der für die Zukunft der Vereinigten Staaten von Nordamerika der sicherere, ungefährlichere und der am meisten erfolgversprechende ist, und dieser Weg führt zum englischen Bündnis. Denn dieses allein kann die Republik in die Lage versetzen, mit größerer Ruhe und größerer Zuversicht den Dingen entgegenzusehen, die sich im fernen Osten entwickeln. Kein Völkerbund, mag er noch so schön am Papier oder schön gedacht sein, wird die Japaner daran hindern, zur geeigneten Zeit loszuschlagen. Diese Tatsache mag ja vielleicht vielfach dazu beigetragen haben, um Wilson dazu zu veranlassen, den Völkerbund zu propagieren. Denn er sagt sich, wenn Japan den Frieden bricht, müssen die vom Völkerbund bezeichneten Mächte, die Strafausführung gegen den Friedensbrecher übernehmen. Daher soll der Völkerbund ein sehr bequemes Mittel werden, um einen Bund gegen Japan zustandezubringen. In Tokio ist man aber viel zu klug, um nicht dieses Spiel zu durchschauen. In diesen Verhältnissen liegt der Todeskeim für das Zustandekommen des Völkerbundes.

Aus diesen Verhältnissen erwächst für Deutschösterreich jedenfalls keine Hoffnung, am Friedenstisch die Möglichkeit zu finden, in dem großen deutschen Vaterlande aufgehen zu können. Zwar hat Wilson in seiner Rede am 26. Jänner 1919 unter anderem folgenden Grundsatz verkündet, daß wir darauf sehen müssen, daß jedes Volk der Welt seinen eigenen Herrn wählen und sein eigenes Schicksal bestimmen soll, nicht wie wir es wünschen, sondern wie es selbst wünscht. So ideal schön diese Worte gedacht und gesprochen sind, so wenig werden sie in der Wirklichkeit durchgeführt werden. Denn wenn die Entente wirklich geneigt wäre, diesen Worten überall Geltung zu verschaffen, so müßte Irland, Aegypten, Indien, Australien, Kanada, Südafrika selbständig, Savoyen, Tessin, Nizza, Malta und Tunis an Italien, Tripolis und Mesopotamien an die Türkei angeschlossen werden. Da aber diese Gebietsumwälzungen niemals von der Entente zugegeben werden dürften, so liegt in dieser Verweigerung schon die ganze Hohlheit und Unaufrichtigkeit der Wilsonschen Proklamation. Wenn Wilson gerecht sein will, so muß das Selbstbestimmungsrecht der Völker für alle Nationen gelten und nicht nur für diejenigen der Ententefeinde.

Unter den Mitgliedern unserer Gegner befindet sich nur ein Staat, der aus egoistischen Rücksichten für den Anschluß Deutschösterreichs an Deutschland ist. Dieser Staat ist Italien. Dieser letztere ist schon mit dem Programm in den Krieg gezogen, Oesterreich-Ungarn in seine einzelnen Bestandteile zu zerschlagen, damit es später nicht imstande sei, in einem allfälligen Revanchekrieg eventuelle Gebietsverluste wieder gutzumachen. Auch nach dem Kriege ist Italien dieser Politik treu geblieben. Denn als von Frankreich aus sich Stimmen erhoben und Bestrebungen sich geltend machten, die durch die Kriegsfolgen und durch die Revolution auseinandergesprengten Teile der ehemaligen Monarchie in Form einer Donauföderation wieder zu vereinigen, da fanden diese Bestrebungen in Italien die allerschärfste Abwehr, indem man jenseits der Alpen darauf hinwies, daß durch einen solchen Zusammenschluß alle Errungenschaften des Krieges, für den man so viele Opfer gebracht hatte, zunichte gemacht werden. Man weiß in der Consulta sehr genau, daß einerseits Deutschösterreich für sich allein nicht existieren kann, und daß anderseits, sollte Deutschösterreich nicht die Möglichkeit besitzen, im Deutschen Reiche aufzugehen, es gezwungen sein würde, sich mit den übrigen früheren Teilen der Monarchie zu einem festen Band zusammenzuschließen. Ein solches Bündnis müßte aber in absehbarer Zeit zu einem Revanchekrieg führen. Man ist sich aber in der Consulta noch über eine andere Erkenntnis klar, welche leider bei uns in der Flut der Ereignisse zeitweise versunken ist. Diese Erkenntnis hat einer unserer tüchtigsten Schiffahrtspolitiker Ernst Baron von Wense in seiner Schrift, „Für den Friedensvertrag", folgendermaßen scharf umrissen gezeichnet: „Endlich dürfte die Zukunft jenen recht geben, welche in der österreichisch-ungarischen Monarchie nicht einen durch ein dynastisches Band nur lose verbundenen Komplex heterogener Länder und Nationen erblicken, sondern vielmehr das geschichtliche Resultat wirtschaftlich-geographischer Kräfte, die heute zwar durch die erschütternden jüngsten Ereignisse vorübergehend unterbunden sind, jedoch wenn einmal die überreizten Nerven der Völker wieder einer kühleren Ueberlegung ihrer Interessen Platz gemacht haben werden, in verstärktem Maße zur Geltung gelangen müssen. Das Dogma, wenn Oesterreich nicht bereits bestünde, müßte es erfunden werden, ist kein leerer Gemeinplatz, sondern macht sich gerade jetzt bei der Beantwortung fast einer jeden Frage des Problems des politischen und wirtschaftlichen Eigenschicksals Deutschösterreichs in jeder Hinsicht aufs nachdrücklichste geltend. Jahrhun-

derte alte, enge geographische, ethnographische, politische, wirtschaftliche, ja sogar durch die Völkerbewegung hervorgerufene verwandtschaftliche Beziehungen lassen sich eben nicht von heute auf morgen wegzaubern."

Da die Männer in der Consulta einen solchen Zusammenschluß der ehemaligen Länder der österreichisch-ungarischen Monarchie fürchten, wie er durch die alten historischen, politischen und wirtschaftlichen Gesetze begründet erscheint, suchen sie mit allen Mitteln eine derartige Koalierung zu hintertreiben und setzen sich öffentlich und privat für den Eintritt Deutschösterreichs in das Deutsche Reich ein. Erst jüngst sprach sich der „Corriere della Sera", das angesehenste Blatt Italiens, aufs wärmste und angelegentlichste für diese Notwendigkeit aus. „Durch Errichtung einer Donauföderation an den Grenzen Italiens würde eine neue Macht erstehen, die im Gegensatz zum alten Oesterreich-Ungarn, das seine Ausdehnungsbestrebungen nach dem Balkan gerichtet hatte, nach dem Adriatischen Meere gravitieren und dadurch eine schwere Bedrohung für Italien darstellen würde. Auf diese Weise ergäbe sich in dieser Frage eine vollkommene Uebereinstimmung zwischen Deutschland und Italien."

Diese Preßstimme ist nur eine von den vielen, die sich für diese Richtung in der Politik aussprechen.

Trotzdem wird Italien am Friedenstisch sich dennoch für jene Lösung der deutschösterreichischen Frage und für jene Zukunft der Länder der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie aussprechen müssen, für die sich England entscheidet. Einerseits infolge seiner langgestreckten Küsten und durch seine vollkommene wirtschaftliche Verschuldung während des Krieges, ferner durch seinen Kohlenbezug, anderseits infolge seiner weitschauenden politischen Ziele und territorialen Bestrebungen auf Tripolis, auf dessen Hinterland, auf Teile der ehemaligen Kolonien Deutschlands in Afrika und auf Gebietserwerbungen in Kleinasien, ist Italien vollkommen von England und dessen Unterstützung abhängig. Dr. Leo Schwering trifft den Nagel auf den Kopf, wenn er im „Tag" vom 17. Jänner 1919 schreibt: „Denn auch für Italien bleibt eines bestehen: Die überragende Stellung der britischen Macht. Sie war früher weit mehr der Pol für die Consulta, als es die deutschen Diplomaten zu ihrem Schaden wahr haben wollten. Sie wird auch heute entscheidend die politische Stellung Italiens beeinflussen. — — —

Die römische Diplomatie wird auch in Zukunft ohne Foreign office keine Politik betreiben können, jedenfalls nicht im scharfen Gegensatz zu ihm. Dies könnte unter Umständen für die Consulta bedenklich sein."

Aus diesen Verhältnissen und Betrachtungen ergibt sich mit großer Wahrscheinlichkeit die Tatsache, daß uns von den Ententemächten ein Aufgehen im Deutschen Reiche nicht gestattet werden dürfte. Unter diesen Umständen bleibt nach wie vor der einzige Weg für unsere Ein- und Ausfuhr der über Triest.

Uebrigens wird, je mehr Zeit vergeht und je mehr mit der Entwicklung der wirtschaftlichen Verhältnisse der Siegesrausch sich legen und die nüchterne Erwägung Platz greifen wird, die Erkenntnis zum Durchbruch gelangen, daß Triests natürliche Zukunft bei seinem ehemaligen Hinterlande liege und daß die Gründe, die Triest im Jahre 1382 bewogen haben, sich freiwillig dem Habsburger zu unterwerfen, noch heute bestehen. Denn die gesamte Vergangenheit Triests besteht in nichts anderem als in blutigen Kämpfen mit Venedig. Dieser Streit, der im vergangenen Jahrhundert mit den Waffen ausgefochten worden ist, hat sich im letzten Jahrhundert auf das wirtschaftliche Gebiet übertragen. Es wird nicht allzulange dauern, daß auch in Triest die Ueberzeugung den Sieg davontragen wird, daß sein Wirtschaftsgebiet die Länder der ehemaligen Monarchie beinhalten und nicht das von Italien. Und je mehr diese Idee dann immer mehr Anhänger finden wird, desto größer wird die Ernüchterung sein und desto mehr wird das Bestreben Platz greifen, zu seinem früheren Hinterlande zuerst wirtschaftlich und dann auch politisch zurückzukehren. Diese Entwicklung wird um so rascher vor sich gehen, je mehr in Triest die Südslawen Boden gewinnen. Uebrigens machen sich schon heute in Triest selber vielfache Merkmale eines wirtschaftlichen und politischen Katzenjammers geltend.

Bei der Betrachtung der wirtschaftlichen Zukunft Deutschösterreichs dürfen wir uns nicht von der Erwägung abschließen, daß die von mir verlangte und beantragte Lösung der Frage von Triest die einzige Möglichkeit bietet, jene ganz kolossalen Summen nicht zu verlieren, die die ehemaligen Königreiche und vereinigten Länder — von denen die deutschösterreichischen einen beträchtlichen Teil bildeten — in die Schiffahrt investiert haben: Der österreichische Staat hat in der Zeit vom Jahre 1891 bis zum Jahre 1906 jährlich 9,067.963 Kronen für den Oesterreichischen Lloyd ausgelegt, wobei die jährlichen Postsubventionen in der Höhe von 1,200.000 Kronen nicht gerechnet sind, da diese Summen in den Staatssäckel zurückflossen. Im Jahre 1910 hat der Lloyd 10,880.344, im Jahre 1911 10,780.160, im Jahre 1912 ungefähr die gleiche Summe und im Jahre 1913 10,815.815 Kronen Unterstützung erhalten. Auch im Jahre 1907, 1908 und 1909 dürfte die Ziffer sich um 10,000.000 bewegt haben. Somit hat der Lloyd seit dem Jahre 1891 über 200,000.000 Kronen bekommen. Aber außerdem haben auch die übrigen regulären Schiffahrtsgesellschaften regelmäßige Unterstützun-

gen bekommen, von denen mir nur diejenigen für die vier Jahre 1910, 1911, 1912 und 1913 bekannt sind. Für diese Jahre wurden ausgegeben: 1910: 2,454.185 — 1911: 2,695.433 — 1912 ungefähr dieselbe Ziffer als 1911 — 1913: 3,394.773 Kronen. Doch damit ist das Kapitel der Marineunterstützungen noch nicht beendet.

An unsere freie Schiffahrt haben wir seit dem Jahre 1894 insgesamt ausgezahlt: 64,308.662 Kronen. Wir haben somit innerhalb von 27 Jahren nahezu ein Drittel einer Milliarde für die Entwicklung unserer Schiffahrt verwendet und alle diese Beträge wären für uns verloren, wenn Triest nicht als selbständiger Staat erklärt würde.

Gelingt es uns aber auf dem Wege eines selbständigen Triests den Oesterreichischen Lloyd und die Austro-Americana für unseren Besitz zu erhalten und sie zu nationalen deutschösterreichischen Unternehmungen zu machen, so werden die vielen Millionen an Frachten, die unsere Industriellen und Kaufleute an diese beiden Gesellschaften für deren Dienste zahlen müssen, wiederum nur der eigenen Volkswirtschaft zugute kommen und diese in jeder Weise befruchten. Im Gegenteil werden wir dem Auslande tributpflichtig und müssen nach demselben Gold exportieren. Auf diese Weise würde unsere finanzielle Lage, die — wie der Staatssekretär für Finanzen Dr. Steinwender am 23. Jänner 1919 erklärte — ein Defizit von zwei Milliarden aufweist, zu einem Zusammenbruch führen. Und gerade diesen müssen wir, wie der Staatssekretär sehr richtig anführte, vermeiden. Dieses Ziel werden wir am besten erreichen, wenn wir nach dem Friedensschluß um jeden Preis unseren Export forcieren. Dieser eröffnet uns den besten und erfolgreichsten Weg, um Gold ins Land zu bekommen, und zwar auf zweierlei Mittel: einmal, indem wir unsere Waren gegen Gold eintauschen, und zweitens dadurch, daß wir durch eine eigene nationale Schiffahrt den Verkehr hauptsächlich überseeischer Fremder nach unserem Lande fördern.

Es gibt bekanntlich kein besseres Mittel zur Hebung, die Bewohner überseeischer Staaten nach dem Lande zu bringen, als wenn die eigene Schiffahrt mit möglichst zahlreichen und großtonnigen Schiffen in den Häfen fremder Weltteile vertreten ist.

Diese beiden genannten Mittel, Gold zu gewinnen, sind uns aber durch die bestehenden Verhältnisse unserer Finanzen direkt aufgezwungen. Nach dem Rechnungsabschluß der Oesterreichisch-ungarischen Bank betrug der Metallschatz 0,9 Prozent des Notenumlaufes. Daher die Wertlosigkeit unseres Papiergeldes im Auslande, ein Zustand, der unsere Kaufleute zwingt, die Rohmaterialien und Bedarfsartikel ungeheuer verteuert einzukaufen und der sich wie eine erdrückende Last auf die Kaufkraft unserer Bevölkerung legt.

Diese beiden Mittel zeigen allein den Pfad, um zu neuen Einnahmsquellen zu gelangen, deren Notwendigkeit der Staatssekretär für Finanzen in einer Rede am 23. Jänner so sehr betont hat.

Besitzen wir keine nationale Schiffahrt und müssen wir den für unsere Zwecke notwendigen Frachtraum von Schiffahrtsgesellschaften fremder Länder erkaufen, dann entsteht die Gefahr, nicht nur daß wir für den Frachtraum einen viel höheren Preis zahlen müssen, sondern daß wir ihn vielleicht für eine ganz große Spanne Zeit gar nicht erhalten. Denn wie dies schon früher ausgeführt worden ist, wird in den nächsten drei bis vier Jahren bei der allgemeinen Knappheit an Tonnage jedes Land selbst bestrebt sein, zuerst sich selbst zu versorgen, bevor dann die eigene Schiffahrt für andere Länder arbeiten darf. Nun steht keinem Lande, selbst den Vereinigten Staaten von Nordamerika nicht, viel eigene Tonnage zur Verfügung, daß mit dieser anstandslos der eigene Bedarf an Waren gedeckt werden kann. In dem selbst günstigsten Falle, die Regierung eines fremden Landes würde den eigenen Reedern gestatten, für unsere Rechnung zu fahren, so würde eine derartige Erlaubnis in einem ziemlich späten Termine gegeben werden, ganz abgesehen davon, daß die fremden Reeder sich derartige Dienste ungeheuer unverhältnismäßig hoch würden bezahlen lassen.

Aber es besteht keine Wahrscheinlichkeit auf ein solches Entgegenkommen von seiten einer oder mehrerer Mächte. Denn wie die Ereignisse stündlich den Beweis erbringen, suchen die Ententemächte uns nicht nur militärisch und politisch, sondern vor allem auch wirtschaftlich auf viele Jahre zu ruinieren, um eine Kräftigung und einen einer solchen folgenden Revanchekrieg möglichst lange unmöglich zu machen. Die neutralen Staaten sind aber von der Entente abhängig und deren Regierungen werden jede Maßregel unterlassen, die der Willensmeinung unserer heutigen Feinde zuwiderläuft.

Diese Verhältnisse erheischen gebieterisch, eine unseren Zwecken und Bedürfnissen angepaßte nationale Schiffahrt um jeden Preis zu erhalten. Der einzige Weg, dieses Ziel zu erreichen, führt zur Selbständigmachung von Triest. Diese Maßregel allein wahrt sowohl die Zukunft von Deutschösterreich und die von Triest.

Mit dem Besitz einer genügenden eigenen Tonnage, also mit der Frage, ob Triest ein selbständiger Staat wird, steht oder fällt der Wiederaufbau von Deutschösterreich. Wird Triest ein souveräner Staat, so werden wir in der Lage sein, in diesem Hafen unsere Schiffe zu beheimaten und unabhängig von der Weltfrachtraumnot die Wunden, die der Krieg unserem Lande geschlagen hat, in ruhiger, systematischer Arbeit zu heilen. Wird Triest italienisch — an die Uebergabe an

die Südslawen ist gegenwärtig nicht zu denken —, so ist das Schicksal Deutschösterreichs sowie dasjenige von Triest besiegelt.

Es wird nun von italienischer Seite der Einwand gemacht, daß es für die Zwecke von Deutschösterreich genüge, wenn Triest unter italienischer Oberhoheit bleibt und Freihafen wird.

Diesem Einwand ist zu erwidern, daß bei einem solchen staatlichen Verhältnis die Möglichkeit fortfällt, daß unsere Schiffe unter deutschösterreichischer Flagge in Triest einen Heimathafen finden. Die ehemaligen österreichischen Handelsschiffe müssen vielmehr in einem solchen Falle italienisch werden. Infolge dieser Flaggenänderung gehen sie uns, wie oben nachgewiesen worden ist, vollkommen verloren.

Außerdem darf die Tatsache nicht vergessen werden, daß Triest selbst als Freihafen, der unter italienischer Oberhoheit sich befindet, als Heimathafen für eine deutschösterreichische Handelsflotte schon deshalb nicht in Betracht kommt, weil ein italienisches Triest zur Stagnation verurteilt ist. Auch für diese Behauptung ist bereits ausführlichst der Beweis erbracht worden.

Es ist nun höchst bemerkenswert, daß alle fachmännischen Kreise über diesen Punkt einer einzigen Meinung sind. Höchst bemerkenswert ist diesbezüglich ein Artikel, der im „Neuen Wiener Tagblatt" vom 29. Jänner 1919 (Morgenblatt) unter dem Titel: „Das Schicksal unserer Schiffahrtsgesellschaften" aus der Feder von Dr. Alfred Schwoner erschienen ist und der in ungemein richtiger und vorausblickender Weise die Aussichten Triests beschreibt, sowohl für den Fall, daß es dauernd unter italienische Herrschaft käme, als auch für den Fall, daß dieser Hafen internationaler Freihafen würde.

Für den ersteren Fall sieht Schwoner folgende Verhältnisse voraus: „Die schlimmste Eventualität für Triest ist übrigens zweifellos ein italienisches Triest. Die Italiener haben an Triest nur ein negatives Interesse, daß es Genua und Venedig nicht konkurrenziere. Die Italiener brauchen Triest weder als Einfuhr- noch als Ausfuhrhafen, sie haben eher zuviel als zuwenig Häfen für ihren Verkehr, sie konnten ihre Häfen bisher nicht alimentieren, und wenn ihre Schiffahrtsgesellschaften auch während des Krieges ihr Aktienkapital noch so gewaltig vermehrt haben, während ihr Schiffspark zurückgegangen ist, wenn sie auch noch so viele Schiffe kaufen und bauen werden, so werden sie den Verkehr doch nicht aus dem Boden stampfen können. Aber selbst wenn dies der Fall wäre, Triest ist seiner Lage nach kein Hafen für Italien. Italien kann und wird den Triestiner Verkehr niemals alimentieren. Durch den Anschluß Triests an Italien wird überdies das bisherige Hinterland Triests wesentlich verkleinert werden. Die natürliche Anziehungskraft Triests reicht höchstens bis zur Donau. Wenn bisher die tarifarische Wasserscheide zwischen Triest

und Hamburg bis weit nach Nordböhmen hinauf verschoben werden konnte, so war das nur infolge der Zollbegünstigungen möglich, die der Einfuhr zur See eingeräumt wurden und infolge sehr bedeutender Eisenbahntarifermäßigungen, die den Staatssäckel schwer belasteten. Weder Deutschösterreich noch Südslawien werden zugunsten eines italienischen Triests das geringste Opfer bringen. Die slawischen Schiffahrtsgesellschaften in Triest werden wahrscheinlich nach Dalmatien übersiedeln. Und da solcherart Triest nicht sehr entwicklungsfähig würde, hätte Italien das ausschließliche Interesse daran, auch noch den übrigen Verkehr Triests nach Venedig oder Genua abzuleiten. Dazu kommen noch die politischen Gefahren, welche die Angliederung Triests an Italien mit sich bringen wird. Die Umgebung Triests ist völlig slowenisch, die Stadt slowenisiert sich mehr und mehr von Jahr zu Jahr, und da Italien dies verhindern will, wird die Gefahr eines Krieges immer ernster werden."

Die Ausführungen Dr. Schwoners sind um so bekenzigenswerter, als auch er nur eine Zukunft Triests in der Internationalisierung dieses Hafens sieht, die von allen Mächten garantiert ist. Nach seiner ferneren Meinung, die ich nicht teilen kann, würde bezüglich der Hafenbauten und der Schiffahrtsunterstützungen Deutschösterreich, beziehungsweise das Deutsche Reich, Tschecho-Slowakien und Südslawien gemeinsam aufkommen.

Es gibt nun Fachleute, die mit ihren Forderungen nicht so weit gehen wie Schwoner und ich, sondern sich mit einem Settlement, also mit einer souveränen deutschösterreichischen Niederlassung, begnügen, wie es solche in Shanghai und Tientsin gibt.

Diese Fachleute definieren ihre Ansicht folgendermaßen: „Es dürfte sich eine Konstruktion empfehlen, die in der Praxis dahin hinausläuft, Deutschösterreich in Triest ein eigenes Freihafengebiet zu voller Souveränität zu übergeben (also gleichsam ein Settlement), woselbst die deutschösterreichischen Schiffe auf deutschösterreichischem Boden beheimatet wären. Besondere Bestimmungen hätten dafür zu sorgen, daß der deutschösterreichische Transit von und nach Triest auf den Verbindungsbahnen von jeder zollfiskalischen und sonstigen Abgabe sowie von allfälligen Schikanen frei sei."

Auch eine derartige Maßregel, die ja nur einen Notbehelf darstellt, genügt nicht für die Bedürfnisse Deutschösterreichs. Bei den speziellen Hafenverhältnissen Triests würde ein bloßes derartiges Settlement einen viel zu beengten Raum darstellen, der uns gestatten würde, weder unsere Tonnage und daher ihren Operationsraum zu vermehren, noch gleichzeitig in diesem Raume unsere eigenen Werften und Industriebetriebe zu errichten. Denn unsere eigene nationale Schiffahrt können wir nur in dem Falle mit Erfolg betreiben, wenn

wir sie in der Zukunft entwickeln, daher die Reparaturen und notwendigen Neubauten auf eigenen Werften herstellen lassen können, die natürlich wieder nur auf dem Boden des Settlements liegen könnten. Durch ein solches würde in Triest noch Platz weggenommen werden, so daß für die übrige Schiffahrt der Operations-, Lade- und Löschraum zu klein und eng wäre.

Nur wenn die gesamten Hafenanlagen von Triest als Heimathafen für die deutschösterreichische Schiffahrt verwendet werden können, wird diese ihr Auslangen für ihre gegenwärtigen und zukünftigen Bedürfnisse finden.

Es herrscht nun vielfach die Meinung vor, daß ein derartiger staatlich selbständiger Heimathafen nicht notwendig sei, damit Deutschösteerreich eine eigene nationale Schiffahrt besitzen könne. Dasselbe Ziel sei vielmehr leichter dadurch zu erreichen, wenn Deutschösterreich sich die absolute Aktienmajorität bei einer Schiffahrtsgesellschaft sichere. Diese letztere könne dann wo immer beheimatet und was immer für eine Nationalflagge führen. Einfluß habe aber nur derjenige in der Gesellschaft, der die Mehrheit in Aktien besitze.

Das Ende der österreichischen Handelsmarine, aber insbesondere dasjenige des Oesterreichischen Lloyd und der Austro-Americana, Gesellschaften, die immer der Stolz jedes Bürgers der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie im Auslande gebildet haben, bilden geradezu das typische Beispiel, um jene Behauptung in der drastischesten Weise Lügen zu strafen, daß die Aktienmajorität auch die Herrschaft in einer Schiffahrtsgesellschaft verleihe.

Bekanntlich war die Union-Bank seit 1891 der Großaktionär des Oesterreichischen Lloyd. Er hat aber immer den Fehler begangen, sich die absolute Majorität der 72.000 Aktien zu beschaffen. Dadurch, daß in den jeweiligen Generalversammlungen nur immer ein Teil der Aktien deponiert waren, konnte die Unionbank die Majorität besitzen. Durch dieses Versäumnis der Unionbank konnte es geschehen, daß eine Fiumaner Gruppe unter Führung des Italieners Dissonak in der Generalversammlung vom 28. Juni 1918 20.000 Aktien deponieren konnte. Die restlichen 28.600 Aktien waren in den Händen des Wiener Konsortiums Die Fiumaner Gruppe bestand aus Kroaten, Italienern, die im Kriege durch Kriegslieferungen große Verdienste einheimsen konnten. Dieses Konsortium hatte sich gebildet, wie die Lloyd-Aktien im Sommer 1917 von 2750 Kronen auf 2000 Kronen fielen. Es bestand damals die Gefahr, daß der Kurs noch weiter abbröckelt und da bildete sich diese Fiumaner Gruppe, um für den Kurs eine Stütze zu bilden und gleichzeitig den Schutz der eigenen Interessen wahrzunehmen. Der Kurs befestigte sich im Winter 1917/1918 und in der Periode, in der die Stücke billig waren, dürfte dieses Konsortium namhafte Einkäufe

gemacht haben. Im Frühjahr 1918 dürfte es 12.000 bis 15.000 Aktien besessen haben. Nun hat diese Gruppe den Versuch gemacht, entweder sich mit der Unionbank-Gruppe zu vereinigen oder sich einen entsprechenden Einfluß sichern. Dieses Bestreben der Fiumaner hat knapp vor der vorerwähnten Generalversammlung zu einem kurzen Aktienkampf geführt. Es bestand nun die Gefahr, daß durch die Fiumaner Gruppe die ungarische Regierung sich einmische und zu diesem Zeitpunkte, also reichlich spät, hat die Unionbank versucht, diese Aktien der Fiumaner in ihre Hände zu bekommen. Dabei ging die Bank von dem Bestreben aus, einerseits den Schiffsmangel und anderseits den Geldüberfluß der Austro-Americana, die infolge der Schiffsverkäufe über 100 Millionen Kronen verfügte, heranzuziehen. Als Vermittler besorgte die Firma Fratelli Cosulich, in deren Händen die Leitung der Austro-Americana lag, für sich einen Teil jener Aktien, die früher im Besitze der Fiumaner Gruppe gewesen waren, selbstverständlich in der Absicht, mit der Unionbank zusammenzugehen. Dieser Erwerb umfaßte ungefähr 14.000 Aktien, die zusammen mit dem Besitz der Unionbank die absolute Majorität ergeben hätten.

Nun kam der Umsturz und binnen 24 Stunden vollzog Oscar Cosulich den Umschwung zugunsten Italiens!!! Von dem Augenblicke an war Cosulich und sein Aktienbesitz nicht mehr für Wien zu haben und die Unionbank hatte nicht mehr die Majorität.

Zu diesem Zeitpunkt war zwischen England, Frankreich und Italien ein Tonnagestreit ausgebrochen. England und Frankreich wollten sämtliche Schiffe der Mittelmächte beschlagnahmen; Frankreich wollte dasselbe in Elsaß-Lothringen mit den deutschen Industrien tun und alle Aktionäre, sowohl der Schiffahrtsgesellschaften, wie auch diejenigen der erwähnten Industrien mit ihren Ersatzansprüchen an die eigenen Regierungen verweisen. England sprach sich gegen diese Absicht aus, mit der Motivierung, daß man in derartiger Weise im Kriege, aber nicht nach einem Waffenstillstande vorgehen könne.

Italien erklärte sich nun bereit, die Schiffe zu kaufen, kam aber gleichzeitig mit der Drohung, die Schiffe zu beschlagnahmen, auf die Kriegsentschädigung anzurechnen und die Aktionäre mit ihren Ersatzansprüchen an die Regierungen der Staaten der ehemaligen österreichisch-ungarischen Monarchie zu verweisen. Unter diesen Umständen vor die Zwangslage gestellt, entweder durch Verkauf der Aktien zu sehr hohem Kurs reichen Gewinn einzuheimsen, oder den Weg des Patriotismus zu gehen, der Gewalt zu weichen, die Schiffe beschlagnahmen zu lassen und sich mit den betreffenden Regierungen abzufinden, hat die Bank den Pfad der hohen Gewinne eingeschlagen, um die Aktionäre vor Verlusten zu bewahren.

Hätte die Unionbank trotzdem die Majorität besessen und wäre Cosulich nicht zu den Italienern übergegangen, so hätten diese Verhältnisse an dem Vorgehen der Italiener nichts ändern können.

Ganz anders wären die Dinge gelegen, wenn Triest als internationaler Freihafen selbständig geblieben wäre, weil die Schiffe hier vor einem Zugriffe durch die Italiener geschützt gewesen wären.

Ganz ähnlich ist auch Oscar Cosulich vorgegangen, der ebenso wie Albert Frankfurter, der Generaldirektor des Oesterreichischen Lloyd, gegenwärtig in Rom weilt, um mit der italienischen Regierung über die Umwandlung seiner Gesellschaft in eine italienische zu verhandeln.

Die italienische Regierung hat uns zwar die „Konzession" gemacht, daß die Tonnage des ehemaligen Oesterreichischen Lloyd nur für die Versorgung von Deutschösterreich verwendet werden solle, aber der italienischen Regierung ist nicht zu vertrauen, daß sie einen Vertrag hält.

Wir brauchen nicht die Italiener hiezu, sondern wir müssen diese Aufgabe selbst übernehmen und zu diesem Zwecke unabänderlich und nachdrücklichst auf der Friedenskonferenz die Forderung erheben, daß uns die Tonnage des Oesterreichischen Lloyd und der Austro-Americana zurückgegeben und Triest ein souveräner internationaler Freihafen werde, der als Heimathafen der völkerrechtlich anerkannten deutschösterreichischen Handelsmarine zu dienen habe.

Die Erfüllung dieser Forderung bildet eine Lebensfrage von Deutschösterreich. Wird die Erfüllung uns nicht zugestanden, ist eine wirtschaftliche und politische Wiederaufrichtung ausgeschlossen. Unser Staat wird dann zu einer Art Balkangebiet, dessen Zustand unweigerlich zu einem militärischen Konflikt mit seinen Nachbarn führen muß. Ein solcher kann einen zweiten Weltbrand zur Folge haben.

Buchdruckerei Bruno Bartelt (A. C. Trupp)
Wien 18., Thereſiengaſſe 3.